



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

20-10-2004

Après-midi

woensdag

20-10-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la concurrence sur le marché de la téléphonie fixe" (n° 3975)
Orateurs: Guido De Padt, Marc Verwilghen, ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

Question de M. Guy Hove au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs à la gare de Ninove" (n° 3590)
Orateurs: Guy Hove, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 3

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude de la SNCB 'Projet stratégique pour l'activité voyageur nationale'" (n° 3633)

- M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gades de Thuin et d'Erquelinnes" (n° 4037)

Orateurs: Olivier Chastel, Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 4

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le programme Géoroute" (n° 3642)

- Mme Marie-Christine Marghem au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par les facteurs et les retards dans la distribution du courrier, notamment à Tournai, suite à l'introduction du système Géoroute" (n° 4040)

Orateurs: Karine Lalieux, Marie-Christine Marghem, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 8

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de concurrentie op de vaste telefoniemarkt" (nr. 3975)

Sprekers: Guido De Padt, Marc Verwilghen, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

Vraag van de heer Guy Hove aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pendelparking aan het station van Ninove" (nr. 3590)

Sprekers: Guy Hove, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 3

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie van de NMBS inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer" (nr. 3633)

- de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Thuin en Erquelinnes". (nr. 4037)

Sprekers: Olivier Chastel, Denis Ducarme, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Georoute-programma" (nr. 3642)

- mevrouw Marie-Christine Marghem aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden voor de postbodes en de vertraging in de postbedeling in met name Doornik, ten gevolge van de invoering van het Georoute-systeem" (nr. 4040)

Sprekers: Karine Lalieux, Marie-Christine Marghem, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 8

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

sur "les emplacements pour vélos payants dans les gares" (n° 3678)		over "betaalde fietsstallingen aan het station" (nr. 3678)	
- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'homologation de l'IC3" (n° 3742) <i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	8	- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de homologatie van de IC3" (nr. 3742) <i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	8
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la révision des horaires de la ligne 132 Charleroi-Mariembourg" (n° 3714) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	9	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de dienstregeling op lijn 132 Charleroi-Mariembourg" (nr. 3714) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	9
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de locomotives de la SNCB à la gare de Charleroi Rail" (n° 3793) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van NMBS-locomotieven in het station Charleroi Rail" (nr. 3793) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	11
Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aménagement de la gare de Charleroi Rail" (n° 3794) <i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	12	Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbouwing van het station Charleroi Rail" (nr. 3794) <i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	12
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la signalétique dans et aux abords des gares" (n° 3824) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 3824) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	13
Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 3825) <i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	13	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 3825) <i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	13
Questions jointes de	14	Samengevoegde vragen van	14
- Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution par La Poste des journaux au Limbourg" (n° 3844)	14	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenbedeling in Limburg door De Post" (nr. 3844)	14
- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	14	- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	14

sur "l'efficacité du système Georoute concernant la distribution des journaux" (n° 3891)

Orateurs: **Liesbeth Van der Auwera, Bert Schoofs, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

over "de efficiëntie van het Georoute-systeem inzake de krantenbedeling" (nr. 3891)

Sprekers: **Liesbeth Van der Auwera, Bert Schoofs, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats des études socio-économiques relatives au projet Eurocap-Rail" (n° 3851)

Orateurs: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de sociaal-economische studies inzake het project Eurocap-Rail" (nr. 3851)

Sprekers: **François Bellot, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'arbitrage concernant le Rhin de fer" (n° 3738)

Orateurs: **Jo Vandeurzen, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de arbitrage over de IJzeren Rijn" (nr. 3738)

Sprekers: **Jo Vandeurzen, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de:

18

Samengevoegde vragen van:

18

- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise, la gestion et la vente de terrains de la SNCB" (n° 3899)

18

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugname, het beheer en de verkoop van NMBS- gronden" (nr. 3899)

18

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de propriétés de la SNCB" (n° 4025)

19

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van NMBS-eigendommen" (nr. 4025)

19

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Jef Van den Bergh, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 11 de la SNCB" (n° 3887)

21

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 11 van de NMBS" (nr. 3887)

21

Orateurs: **Inga Verhaert, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Sprekers: **Inga Verhaert, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de

21

Samengevoegde vragen van

21

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la régionalisation du fonds des amendes routières" (n° 3499)

21

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de regionalisering van het verkeersboetefonds" (nr. 3499)

21

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la perception immédiate des amendes" (n° 3710)

22

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke inning van geldboetes" (nr. 3710)

22

- Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3876)

22

- mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3876)

22

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3877)	22	- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3877)	22
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière" (n° 3964)	22	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3964)	22
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "le budget des zones de police pour l'année 2005 et les recettes du fonds des amendes" (n° 3965)	22	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de begroting van de politiezones voor het jaar 2005 en de inkomsten van het boetefonds" (nr. 3965)	22
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Josée Lejeune, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Jos Ansoms		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Josée Lejeune, Renaat Landuyt , minister van Moibiliteit, Jos Ansoms	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la mesure relative aux vêtements de sécurité pour les motocyclistes" (n° 3540)	26	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de maatregel inzake de veiligheidskledij voor motorrijders" (nr. 3540)	26
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Moibiliteit	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3552)	26	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3552)	26
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Moibiliteit	
Questions jointes de	27	Samengevoegde vragen van	27
- M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité sur "la problématique de la signalisation des zones 30 et la sécurité juridique ainsi que l'information aux villes et aux communes y afférentes" (n° 3639)	27	- de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit over "de problematiek van de signalisatie van de Zone 30 en de daaraan gekoppelde rechtszekerheid en informatie aan de steden en gemeenten" (nr. 3639)	27
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion à propos de la réglementation relative aux zones 30" (n° 3988)	27	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 3988)	27
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion entourant la réglementation des zones 30" (n° 4004)	27	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 4004)	27
<i>Orateurs:</i> Filip Anthuenis, Jos Ansoms, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Filip Anthuenis, Jos Ansoms, Renaat Landuyt , minister van Moibiliteit	
Questions jointes de:	29	Samengevoegde vragen van:	29
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les personnes handicapées" (n° 3845)	29	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 3845)	29
- Mme Greet Van Gool au ministre de la Mobilité sur "les cycles/chaises roulantes" (n° 4036)	29	- mevrouw Greet Van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen" (nr. 4036)	29
<i>Orateurs:</i> Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Renaat Landuyt , minister van Moibiliteit	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la desserte ferroviaire de la	30	Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de bereikbaarheid van	30

Flandre occidentale tard le soir" (n° 3921)

Orateurs: **Nathalie Muylle, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

West-Vlaanderen per trein laat op de avond"
(nr. 3921)

Sprekers: **Nathalie Muylle, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Question de M. Guido De Padt au ministre de la
Mobilité sur "les temps de conduite et de repos"
(n° 3936)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

31

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister
van Mobiliteit over "de rij- en rusttijden" (nr. 3936)

31

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Question de M. Guido De Padt au ministre de la
Mobilité sur "les statistiques des accidents de la
route" (n° 3937)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

32

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister
van Mobiliteit over "de
verkeersongevallenstatistieken" (nr. 3937)

32

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de
la Mobilité sur "l'avenir du Comité consultatif des
usagers et du Service de médiation des Chemins
de fer" (n° 3953)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat
Landuyt,** ministre de la Mobilité

33

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de
minister van Mobiliteit over "de toekomst van het
Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de
Ombudsdienst bij de Spoorwegen" (nr. 3953)

33

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat
Landuyt,** minister van Mobiliteit

Question de M. Jos Ansoms au ministre de la
Mobilité sur "l'incitation à commettre des excès de
vitesse par les concepteurs de l'émission télévisée
'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (n° 3963)

Orateurs: **Jos Ansoms, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

34

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister
van Mobiliteit over "het aanzetten tot overdreven
snelheid door de makers van het
televisieprogramma 'De slechtste chauffeur van
Vlaanderen'" (nr. 3963)

34

Sprekers: **Jos Ansoms, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MERCREDI 20 OCTOBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 20 OKTOBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.08 par Mme Inga Verhaert.

01 Question de M. Guido De Padt au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la concurrence sur le marché de la téléphonie fixe" (n° 3975)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Si l'on en croit *Test-Achats*, la libéralisation du marché de la téléphonie fixe offre de plus en plus d'avantages au consommateur. Lorsqu'il change d'opérateur pour s'abonner auprès d'un concurrent de Belgacom, l'utilisateur moyen peut déjà économiser aujourd'hui jusqu'à 20 pour cent ou 100 euros sur sa facture téléphonique. Un million de ménages ont déjà choisi la concurrence à ce jour. Le consommateur pourrait encore accroître son avantage en ayant recours à un exploitant de réseau indépendant. Mais il est plus facile de contraindre Belgacom à revendre, au prix de gros, un certain nombre d'abonnements à d'autres acteurs du marché, éventuellement après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les télécommunications.

Le ministre peut-il confirmer les chiffres de *Test-Achats*? Dispose-t-il d'études utiles en la matière? Pourquoi Belgacom ne s'aligne-t-elle pas sur les autres opérateurs en appliquant également une réduction tarifaire? Comment le ministre pense-t-il faciliter les comparaisons de prix? Quelles mesures va-t-il prendre pour que la concurrence puisse intervenir mieux encore? Est-il possible et souhaitable d'obliger Belgacom à vendre des abonnements au prix de gros? Faut-il attendre la

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door mevrouw Inga Verhaert.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de concurrentie op de vaste telefoniemarkt" (nr. 3975)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Volgens *Test-Aankoop* bezorgt de liberalisering van de vaste telefoniemarkt de consument steeds meer voordelen. Wanneer een gemiddelde gebruiker overstapt naar een concurrent van Belgacom kan hij nu al tot 20 procent of 100 euro besparen. Dat hebben ondertussen al 1 miljoen gezinnen gedaan. Het voordeel voor de consument zou nog kunnen vergroten via een aparte netwerkuitbater. Maar het is makkelijker te realiseren om Belgacom te verplichten om een aantal abonnementen tegen groothandelsprijzen door te verkopen aan de andere marktspelers, eventueel pas na de goedkeuring van de nieuwe telecomwet.

Kan de minister de cijfers van *Test-Aankoop* bevestigen? Beschikt hij ter zake over relevante studies? Waarom volgt Belgacom de verlaging van de prijzen niet? Hoe wil de minister prijsvergelijkingen vergemakkelijken? Hoe zal hij de concurrentie nog beter laten spelen? Is het mogelijk en wenselijk om Belgacom te verplichten abonnementen aan te bieden tegen groothandelsprijzen? Moet er gewacht worden op de nieuwe telecomwet?

nouvelle loi sur les télécommunications ?

01.02 Marc Verwilghen, ministre (*en néerlandais*): L'IBPT va réaliser à l'avenir des études de marché pour suivre l'évolution des tarifs des autres opérateurs. Il s'agit le plus souvent d'opérateurs qui ne sont pas soumis à la réglementation. La directive sur le service universel permettra également de suivre de plus près l'évolution des tarifs des autres opérateurs.

Depuis fin 2003, plus d'un million d'abonnés recourent en effet aux services d'opérateurs concurrents de Belgacom. Mais le rapport annuel du Comité consultatif révèle par ailleurs que les tarifs nationaux et internationaux de Belgacom ont baissé de respectivement 75 et 74 pour cent depuis 1997. La directive-cadre 2002-21CE impose au gouvernement d'exiger la transparence des tarifs et de fournir des services de communications électroniques accessibles au public.

De plus, la directive-cadre 2002/21/CE impose au gouvernement de rendre obligatoire la transparence des tarifs et de fournir des moyens de communication électroniques publics. Cette directive est actuellement transposée sous la forme d'un nouveau projet de loi, en collaboration avec l'IBPT.

L'IBPT est consciente de la nécessité de la revente en masse d'abonnements téléphoniques. Cette mesure sera dès lors envisagée lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur les télécommunications.

01.03 Guido De Padt (VLD): Je suis heureux d'entendre que le ministre reconnaît l'importance de la transparence des tarifs pour les consommateurs.

L'incident est clos.

02 Question de M. Guy Hove au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parking pour navetteurs à la gare de Ninove" (n° 3590)

02.01 Guy Hove (VLD): Les deux parkings de la gare de Ninove totalisent 212 emplacements, ce qui est très insuffisant. Nombre de navetteurs garent dès lors leur véhicule dans les rues situées derrière la gare, où le stationnement est libre. Les riverains qui ne possèdent pas de garage ne trouvent plus d'emplacement pour leur automobile. Par ailleurs, cette situation pousse de nombreux navetteurs originaires de Ninove à se rendre à

01.02 Minister Marc Verwilghen (*Nederlands*): Het BIPT zal in de toekomst marktanalyses verrichten om de tarieven van alternatieve operatoren op te volgen. Het betreft meestal operatoren die niet onderworpen zijn aan de regelgeving. Ook de richtlijn betreffende de universele dienstverlening zal toelaten de alternatieve tarieven beter op te volgen.

Sinds einde 2003 maken er inderdaad ruim 1 miljoen abonnees gebruik van concurrerende operatoren. Maar uit het jaarverslag van het Raadgevend Comité blijkt ook dat de nationale en internationale tarieven van Belgacom sinds 1997 gedaald zijn met respectievelijk 75 en 74 procent.

Verder schrijft de kaderrichtlijn 2002-21EG de regering voor om transparante tarieven verplicht te maken en om openbare elektronische communicatiemiddelen ter beschikking te stellen. Momenteel wordt deze richtlijn, in samenwerking met het BIPT, omgezet in een nieuw wetsontwerp.

Het BIPT is zich bewust van de noodzaak van een massale doorverkoop van telefoonabonnements. Deze maatregel zal dan ook worden overwogen bij het opmaken van de nieuwe telecomwet.

01.03 Guido De Padt (VLD): Ik ben verheugd omdat de minister inziet hoe belangrijk transparante tarieven voor de consument zijn.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Guy Hove aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de pendelparking aan het station van Ninove" (nr. 3590)

02.01 Guy Hove (VLD): Bij het station van Ninove zijn er twee parkeerterreinen, die samen plaats bieden aan 212 wagens. Omdat dit aantal volstrekt ontoereikend is, parkeren vele pendelaars hun auto in de straten achter het station, waar vrij geparkeerd mag worden. Daardoor kunnen de bewoners die geen garage hebben, er hun auto nog moeilijk kwijt. Een ander gevolg is dat veel pendelaars uit Ninove naar Denderleeuw rijden om

Denderleeuw pour y prendre le train.

daar de trein te nemen.

La SNCB est-elle disposée à aménager un nouveau parking et dans quel délai ? Le ministre examinera-t-il la question avec la SNCB ?

Is de NMBS bereid een nieuw parkeerterrein aan te leggen en binnen welke termijn? Zal de minister de NMBS hierover aanspreken?

02.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Ce problème résulte de la décision de l'administration communale de n'autoriser sur la place de la gare que le parking payant. La SNCB et l'administration communale devront collaborer si l'on veut aboutir à une solution.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het probleem is een gevolg van de beslissing van het stadsbestuur om op het stationsplein alleen nog betaald parkeren toe te laten. Als men een oplossing wil vinden, zullen NMBS en stadsbestuur moeten samenwerken.

La SNCB prépare pour les parkings des gares un plan global mais il se pose le problème des frais d'investissement et d'exploitation, qui ne sont pas négligeables. Les parkings rentables sont trop onéreux pour le voyageur et les parkings abordables ne sont pas rentables. J'ai demandé au patron des chemins de fer, M. Vinck, une approche générale. Ce plan global n'est pas encore prêt et nous n'avons pas encore de réponse aux questions relatives au prix pour les clients, aux coûts et au budget disponible.

De NMBS werkt aan een globaal plan betreffende de stationsparkings, maar de niet geringe investerings- en exploitatiekosten vormen daarbij een probleem. Rendabele parkings zijn onbetaalbaar voor de reiziger, betaalbare parkings zijn niet rendabel. Ik heb aan spoorbaas Vinck een algemene benadering gevraagd. Dat algemene plan is nog niet klaar en we hebben ook nog geen antwoord op de vragen betreffende de prijs voor de klant, de kosten en het beschikbare budget.

02.03 **Guy Hove** (VLD): Pour quand pouvons-nous attendre ces chiffres ?

02.03 **Guy Hove** (VLD): Wanneer mogen we dat resultaat verwachten?

02.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): Nous devrions disposer d'un plan détaillé d'ici aux vacances d'été 2005.

02.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): We zouden tegen de zomervakantie van 2005 een gedetailleerd plan moeten hebben.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'étude de la SNCB 'Projet stratégique pour l'activité voyageur nationale'" (n° 3633)
- M. Denis Ducarme au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de guichets dans les gades de Thuin et d'Erquelinnes" (n° 4037)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de studie van de NMBS inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer" (nr. 3633)
- de heer Denis Ducarme aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van de loketten in de stations van Thuin en Erquelinnes". (nr. 4037)

03.01 **Olivier Chastel** (MR): La presse a récemment publié les conclusions de l'étude relative au plan stratégique pour le transport national de voyageurs. Si ces informations sont exactes, on peut craindre que la SNCB axera essentiellement son offre sur les liaisons entre les grandes villes. Pouvez-vous nous rassurer et nous donner la garantie que les utilisateurs des gares peu fréquentées pourront continuer à bénéficier d'un service public de qualité ?

03.01 **Olivier Chastel** (MR): Onlangs maakte de pers de conclusies van de studie inzake het Strategisch plan voor het nationaal reizigersvervoer bekend. Als ze kloppen valt te vrezen dat de NMBS haar vervoersaanbod voornamelijk zal richten op de verbindingen tussen de grote steden. Kan u ons geruststellen en verzekeren dat de NMBS haar belofte om de gebruikers van stations met weinig reizigers een klantvriendelijke openbare dienstverlening te bieden zal blijven waarmaken?

03.02 Denis Ducarme (MR): L'arrondissement de Thuin fonde son effort de développement sur une politique touristique. Sa situation frontalière réclame aussi une attention particulière.

Quelle est votre position à propos des perspectives de fermeture des gares de Thuin et d'Erquelinnes, les deux dernières gares actives de cet arrondissement ?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Je constate que cette étude a donné lieu à beaucoup de questions. C'est donc qu'il y a dans les chiffres révélés quelque chose de stupéfiant. Pour l'ensemble des travaux à terminer, il faut pouvoir examiner les données et donc les recettes et les coûts. Il faut garder le plus possible de gares de proximité mais à des conditions financières acceptables et en coordination avec les autres entreprises de mobilité.

Une fermeture de guichet n'est pas une fermeture de gare. Garder le même système impliquerait des dépenses énormes.

Les gares d'Erquelinnes et de Thuin ne seront pas fermées.

Je propose que le directeur général « Voyageurs » de la SNCB, M. Léo Pardon, et le consultant qui a réalisé cette étude soient invités en commission. Les parlementaires auront ainsi l'occasion et d'avoir une discussion sur base de chiffres et d'en tirer les conclusions politiques.

Le **président**: Nous organiserons un entretien avec M. Pardon et le consultant.

03.04 Olivier Chastel (MR): J'ai effectivement des craintes à la lecture de cette enquête et je crois qu'elles sont assez justifiées, vu la manière dont on a réagi en interne à la SNCB.

Vous évoquez des fermetures de guichets, l'adaptation des structures et des pratiques en matière d'acheminement ferroviaire mais en aucun cas cela ne peut se faire au détriment de l'offre ferroviaire et des missions de service public de la SNCB. Je me réjouis effectivement de pouvoir accueillir prochainement, en commission Infrastructure, à la fois M. Pardon et le consultant ayant réalisé cette étude.

03.05 Denis Ducarme (MR) : Je réitère mon sentiment d'inquiétude en ce qui concerne l'arrondissement de Thuin. J'espère que l'aspect de développement touristique de cette zone rurale

03.02 Denis Ducarme (MR): Het arrondissement Thuin hangt voor zijn ontwikkeling af van een toeristisch beleid. Zijn ligging, dichtbij de landsgrens, vergt tevens bijzondere aandacht.

Wat is uw standpunt ten aanzien van de geplande sluiting van de stations van Thuin en Erquelinnes, de twee laatste voor de reizigers toegankelijke stations van het arrondissement?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik stel vast dat die studie talrijke vragen oproept. De vrijgegeven cijfers zijn dus blijkbaar verrassend. Voor het geheel van de uit te voeren werken moet men de gegevens, en dus de ontvangsten en de kosten, kunnen bekijken. Er moeten zo veel mogelijk buurtstations blijven bestaan, op voorwaarde dat de financiële voorwaarden aanvaardbaar zijn en de samenwerking met de overige vervoersmaatschappijen mogelijk blijft.

Dat een loket dichtgaat, betekent nog niet dat het hele station wordt gesloten. Het behoud van hetzelfde systeem zou enorme kosten meebrengen.

De stations van Erquelinnes en Thuin zullen niet worden gesloten.

Ik stel voor dat de directeur-generaal die bevoegd is voor het reizigersverkeer, de heer Léo Pardon, en de consultant die die studie heeft uitgevoerd, in de commissie zouden worden gehoord. Dat zal de parlementsleden de gelegenheid bieden een discussie te voeren op grond van cijfers en daaruit de politieke conclusies te trekken.

De **voorzitter** : We zullen een onderhoud met de heer Pardon en de consultant organiseren.

03.04 Olivier Chastel (MR): Ik houd inderdaad mijn hart vast bij het lezen van de resultaten van dit onderzoek en dat is blijkbaar niet onterecht de reactie intern bij de NMBS indachtig.

U hebt het over sluitingen van loketten, de aanpassing van de structuur en praktijken inzake spoorwegvervoer, maar dit kan in geen geval ten koste gaan van het aanbod van de spoorwegen noch ten koste van de taak van openbare dienstverlening waarmee de NMBS is belast. Ik kijk al uit naar de commissie voor de Infrastructuur die zowel door de heer Pardon als de consultant die dit onderzoek heeft gedaan zal worden bijgewoond.

03.05 Denis Ducarme (MR): Ik herhaal nogmaals mijn bezorgdheid om het arrondissement Thuin. Ik hoop dat rekening zal worden gehouden met de toeristische ontwikkeling van die landelijke zone.

sera pris en compte.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le programme Géoroute" (n° 3642)
- Mme Marie-Christine Marghem au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les difficultés rencontrées par les facteurs et les retards dans la distribution du courrier, notamment à Tournai, suite à l'introduction du système Géoroute" (n° 4040)

04.01 Karine Lalieux (PS) : La mise en œuvre du programme *Géoroute* à Bruxelles suscite des craintes chez les postiers concernant tant la détérioration de leurs conditions de travail que la perte de nombreux emplois.

Quel est le plan de déploiement du programme en Région bruxelloise ? Quel est le volume d'emploi menacé ? La Poste a-t-elle présenté un bilan social au personnel et aux syndicats ? Quelles sont les mesures d'accompagnement mises en place ? Quelles seront les conditions de travail des distributeurs ?

04.02 Marie-Christine Marghem (MR) : En Belgique, la Poste s'appuie sur le logiciel *Géoroute* pour relever la productivité de ses services et donc gagner en compétitivité face aux concurrents. Il s'agit surtout d'un outil de planification qui vise à objectiver et à optimiser les tournées en fonction de la nature des produits à distribuer.

Dans la pratique, l'introduction du logiciel dans les bureaux distributeurs a entraîné de profonds bouleversements dans les habitudes de travail qui ont suscité dans certains cas des mouvements de mécontentement de la part du personnel, parfois sous la forme de grève.

La Poste avait annoncé que la mise en place de *Géoroute* ferait l'objet d'un «suivi» afin de remédier au plus vite aux difficultés d'adaptation. Or, des problèmes de retard dans la distribution du courrier et d'identification de rues demeurent un peu partout.

Je vous demande s'il n'est pas possible d'intégrer les variables que le logiciel est capable de prendre en compte pour optimiser la distribution du courrier et régler définitivement ces problèmes de retard et de confusion.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Georoute-programma" (nr. 3642)
- mevrouw Marie-Christine Marghem aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de moeilijkheden voor de postbodes en de vertraging in de postbedeling in met name Doornik, ten gevolge van de invoering van het Georoute-systeem" (nr. 4040)

04.01 Karine Lalieux (PS) : De toepassing van Georoute in Brussel leidt tot heel wat ongerustheid bij het postpersoneel. Dat vreest enerzijds dat de arbeidsomstandigheden erop achteruit zullen gaan en anderzijds dat heel wat jobs op de helling komen te staan.

Hoe zal dat programma in het Brussels Gewest worden ingevoerd? Hoeveel jobs staan er op de tocht? Heeft De Post het personeel en de vakbonden een sociale balans voorgelegd? Wat houden de begeleidende maatregelen in? Hoe zien de nieuwe werkomstandigheden van de uitreikers eruit?

04.02 Marie-Christine Marghem (MR) : In België maakt De Post gebruik van het softwarepakket Georoute om de productiviteit van haar diensten op te krikken en zich zo competitiever te kunnen opstellen tegenover de concurrentie. Georoute is vooral een planningshulpmiddel dat dient om de rondes zo objectief mogelijk vast te leggen en te optimaliseren in functie van de te verdelen producten.

In de praktijk heeft de invoering van Georoute in de uitreikingskantoren geleid tot ingrijpende veranderingen in de arbeidsgewoonten. Het personeel gaf hier en daar lucht aan zijn ontevredenheid over deze gang van zaken en ging soms zelfs in staking.

De Post heeft beloofd dat ze de invoering van Georoute van nabij zou volgen om in te grijpen wanneer er zich aanpassingsproblemen zouden voordoen. De postuitreiking loopt nu bijna overal vertraging op en er doen zich problemen voor bij het herkennen van de adressen op de briefwisseling.

Ik wens te vernemen of het niet mogelijk is de gepaste variabelen op te nemen in de software om de verdeling van de post te optimaliseren en eens en voorgoed komaf te maken met deze

vertragingen en vergissingen.

04.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : C'est en réalité dans 5% des cas seulement qu'il existe un vrai problème. En effet, 400 bureaux ont été réorganisés sans jour de grève.

Par ailleurs, il s'agissait d'une adaptation nécessaire et importante. Les difficultés majeures sont essentiellement liées à l'adaptation du personnel à la nouvelle méthode de travail. On a tenté d'y remédier mais la seule solution serait de détacher du personnel supplémentaire.

À Bruxelles, les bureaux 5, 6, 14, 16, 17 et 21 ont été réorganisés sans difficultés majeures. Toutefois, des problèmes demeurent pour les grands bureaux où les adaptations à la réalité du terrain n'ont pas été réalisées depuis des années.

Depuis cinq ou six ans, aucune réorganisation de routes n'a été effectuée alors que de nombreux changements sont intervenus dans les grandes villes. Nous avons donc dû réaliser en une opération ce qui devait être effectué tous les deux ans.

Il avait été convenu avec les syndicats qu'aucun licenciement ne toucherait les statutaires et les personnes engagées sous contrat à durée indéterminée. En revanche, un accord a été conclu stipulant que les contrats à durée déterminée pouvaient être arrêtés sans que ces arrêts soient considérés comme des licenciements.

Le bilan social de chaque bureau est finalisé quand les résultats de la réorganisation sont connus. Les représentants du personnel doivent alors recevoir et appliquer le plan d'accompagnement du personnel. La Poste accompagne les contractuels qui doivent chercher un poste dans un autre bureau. Le fait que *Géoroute* n'est pas encore complet peut donc parfois entraîner des mobilités en deux phases sur le terrain.

Un accord a également été conclu avec les syndicats sur les paramètres pour la conversion et pour *Géoroute*. La Poste a d'ailleurs ajouté 5 % de flexibilité pour adapter le système qu'ils trouvaient trop rigide.

Dans les grands bureaux comme Tournai, les changements nécessitent trois à quatre mois d'adaptation.

Certains bureaux connaissent néanmoins encore des problèmes de reliquat et la qualité en 2004 ne sera pas au niveau souhaité à cause des retards

04.03 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Slechts in 5 percent van de gevallen doet zich een echt probleem voor. De reorganisatie van 400 kantoren verliep zonder één dag staking.

Het ging trouwens om een noodzakelijke en essentiële aanpassing. De moeilijkheden die het personeel ondervindt om zich aan de nieuwe werkwijze aan te passen veroorzaken de grootste problemen. We hebben geprobeerd hiervoor een oplossing te zoeken, maar de enig mogelijke zou erin bestaan bijkomend personeel te detacheren.

In Brussel werden de kantoren Brussel 5, 6, 14, 16, 17 en 21 zonder noemenswaardige problemen gereorganiseerd. Er doen zich nog wel problemen voor in de grote kantoren, waar de organisatie al sinds jaren niet meer wordt aangepast aan de realiteit op het terrein.

Aan de uitreikingsrondes wordt al vijf of zes jaar niet meer geraakt, terwijl er in de grote steden toch een en ander veranderde. Daarom moesten naar aanleiding van deze operatie wijzigingen worden aangebracht die eigenlijk deel hadden moeten uitmaken van een tweejaarlijkse reorganisatie.

Met de vakbonden werd afgesproken dat het statutaire personeel en het personeel met een arbeidsovereenkomst van onbepaalde duur niet zou worden ontslagen. Anderzijds zou wel een eind mogen worden gesteld aan arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur, zonder dat zulks als een ontslag zou worden beschouwd.

De sociale balans van elk kantoor wordt afgerond zodra de resultaten van de reorganisatie bekend zijn. De vertegenwoordigers van het personeel moeten dan het begeleidingsplan voor het personeel krijgen en toepassen. De Post begeleidt de contractuelen die een plaats in een ander kantoor moeten zoeken. Doordat *Georoute* nog niet helemaal operationeel is, kunnen de wijzigingen ter plaatse soms in twee fasen optreden.

Met de vakbonden werd eveneens een overeenkomst gesloten over de parameters voor de omschakeling en voor *Georoute*. De Post heeft de flexibiliteit bovendien met 5 % verhoogd om het te star bevonden systeem aan te passen.

In de grote kantoren zoals dat van Doornik zal een aanpassingsperiode van drie tot vier maanden nodig zijn om de wijzigingen door te voeren.

Sommige kantoren kampen met een probleem van vertraagde briefwisseling en de kwaliteit zal in 2004 niet het gewenste niveau halen wegens de

dans les transformations.

Les services de préparation seront, à long terme, supprimés. Tant que les centres de tri ne sont pas opérationnels, le facteur continue de préparer son colis.

Le logiciel *Géoroute* indique seulement comment conduire les pièces à destination. Le tri reste manuel.

Ce sont les communes qui doivent remédier aux problèmes liés aux rues portant le même nom dans une même entité.

En conclusion, la mise en route du logiciel *Géoroute* a clairement un impact sur l'emploi. Nous restons cependant dans les prévisions de diminution du nombre d'emplois.

La Poste va à présent lancer le logiciel *Géoroute bis* dans le but d'améliorer le système.

04.04 Karine Lalieux (PS): Les modifications liées à l'introduction du système *Géoroute* vont engendrer de 40 à 60 % de pertes d'emplois à Bruxelles et provoquent des inquiétudes compréhensibles au sein du personnel.

Dans certains grands bureaux de poste à Bruxelles, le calcul du personnel nécessaire pour le tri du courrier est erroné dans la mesure où les contrats à durée déterminée ne sont pas reconduits mais remplacés par du personnel intérimaire. Le tri du courrier ne peut dès lors être effectué avant 10 ou 11 heures.

04.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Normalement, les sacs devraient être triés à 8 heures et demie.

04.06 Karine Lalieux (PS): Ce n'est pas le cas actuellement à Ixelles et j'appelle la Poste à faire preuve de plus de souplesse dans le calcul des postes de travail.

04.07 Marie-Christine Marghem (MR): Il est clair que le mécontentement se généralise et que la population ne trouve aucun avantage à l'introduction de ce système.

04.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): *Géoroute* est avant tout une opération économique visant à améliorer la rentabilité de

vertragingen in de omschakeling.

Het voorbereidingswerk zal op lange termijn worden afgeschaft. Zolang de sorteercentra niet in werking zijn, blijft de postbode zijn bestellingen zelf voorbereiden.

De Georoute-software geeft enkel aan hoe de stukken naar hun bestemming moeten worden gebracht. De post wordt nog steeds met de hand gesorteerd.

Het zijn de gemeenten zelf die een oplossing moeten bieden voor de problemen met de straten die in éénzelfde gemeente dezelfde naam dragen.

Bij wijze van besluit moet worden gezegd dat de invoering van de Georoute-software een onmiskenbare weerslag heeft op de werkgelegenheid. Toch blijven wij binnen de grenzen van de voorspelde vermindering van het aantal arbeidsplaatsen.

De Post zal nu de Georoute bis-software van start laten gaan met het oog op een verbetering van het systeem.

04.04 Karine Lalieux (PS): Door de wijzigingen die voortvloeien uit het Georoutesysteem komen 40 à 60 % van de jobs in Brussel op de helling te staan, wat begrijpelijkerwijze tot ongerustheid bij het personeel leidt.

In een aantal grote Brusselse postkantoren klopt de berekening van het personeel dat voor het sorteren van de brievenpost moet worden ingezet niet: de arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur worden immers niet verlengd en het betrokken personeel wordt door uitzendkrachten vervangen. Het gevolg daarvan is dat de post niet meer voor 11 of 12 uur wordt gesorteerd.

04.05 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Normaal gezien begint het sorteren om 8.30 uur.

04.06 Karine Lalieux (PS): Dat is vandaag in Elsene alvast niet het geval. Ik dring erop aan dat De Post bij de berekening van het aantal jobs meer soepelheid aan de dag zou leggen.

04.07 Marie-Christine Marghem (MR): De ontevredenheid neemt zienderogen toe en de bevolking ziet niet welk voordeel ze bij die reorganisatie heeft.

04.08 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Georoute is in de eerste plaats een economische operatie, die de rentabiliteit van de onderneming

l'entreprise. Cette opération est donc neutre pour les consommateurs.

moet verbeteren. Voor de klant is het een neutrale operatie.

04.09 Marie-Christine Marghem (MR) : S'agissant de l'heure de la distribution du courrier, il semble que certaines personnes soient satisfaites et que d'autres le soient moins. Pour ma part, j'appartiens à la seconde catégorie puisque je reçois désormais mon courrier à 14 heures et non plus à 10 heures comme dans le passé. Je peux vous dire que cela entrave quelque peu l'exercice de mes fonctions d'avocate. Peut-on espérer une amélioration ?

04.09 Marie-Christine Marghem (MR): Ik heb de indruk dat de nieuwe uren van de postbedeling sommige mensen goed uitkomt en andere minder. Zelf behoor ik helaas tot de tweede categorie: ik krijg mijn post immers niet langer om 10 uur, maar wel om 14 uur. Mijn werk als advocaat lijdt daaronder. Mogen we beterschap verwachten?

04.10 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Normalement, le courrier devrait être distribué avant 13 heures. Si tel n'est pas le cas, nous devons encore adapter le système.

04.10 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De post zou normaal voor 13 uur moeten worden besteld. Als dat niet het geval is, moeten we het systeem opnieuw aanpassen.

04.11 Marie-Christine Marghem (MR) : Il me semble effectivement judicieux de poursuivre sur cette voie. S'agissant du problème des rues dont le nom est identique dans une même entité fusionnée, le tri permet aisément de déterminer la commune fusionnée en fonction du code postal. Il ne devrait donc pas y avoir de confusion possible. La résurgence de ce problème est sans doute liée au mécontentement généralisé qui règne parmi le personnel de la Poste.

04.11 Marie-Christine Marghem (MR): Het lijkt me inderdaad verstandig die weg te volgen. Betreffende het probleem van de straten met dezelfde naam in dezelfde gefusioneerde entiteit, kan de deelgemeente makkelijk worden uitgesorteerd aan de hand van de postcode. In principe is dus geen verwarring mogelijk. Dat dit probleem weer de kop opsteekt is waarschijnlijk te wijten aan de algemene ontevredenheid bij het personeel van De Post.

04.12 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Les communes sont responsables de ce problème puisque la Poste reçoit le courrier pour l'ensemble de l'entité.

04.12 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De gemeenten liggen aan de oorsprong van dit probleem want De Post ontvangt de briefwisseling gebundeld per zone.

04.13 Marie-Christine Marghem (MR): Je considère que ce problème est avant tout lié à un mécontentement généralisé au sein de la Poste.

04.13 Marie-Christine Marghem (MR): Ik denk dat dit probleem vooral te wijten is aan de algemene ontevredenheid bij De Post.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les emplacements pour vélos payants dans les gares" (n° 3678)
- M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'homologation de l'IC3" (n° 3742)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "betaalde fietsstallingen aan het station" (nr. 3678)
- de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de homologatie van de IC3" (nr. 3742)

05.01 Carl Devlies (CD&V): Les usagers du train se plaignent de ne pas pouvoir laisser leurs vélos dans les emplacements payants réservés à cet effet à la gare de Louvain. La société privée qui exploite ces emplacements aurait mis un terme à ses activités. Cette information est-elle exacte ?

05.01 Carl Devlies (CD&V): Treinreizigers beklagen zich erover dat zij hun fietsen niet mogen plaatsen in de betaalde fietsstallingen van het stationsgebouw van Leuven. Het privé-bedrijf dat instaat voor de uitbating, zou zijn activiteiten hebben stopgezet. Is deze informatie juist? Is dit

N'est-ce le cas qu'à Louvain ? Comment la SNCB compte-t-elle rétablir ce service et à partir de quelle date ? La SNCB va-t-elle fournir des informations sur l'évolution de ce dossier ?

La qualité des liaisons ferroviaires entre la région de Louvain-Malines d'une part et le Limbourg et Cologne-Aix d'autre part a pâti de la suppression de la liaison Ostende-Cologne. La durée du trajet entre Louvain et Aix, qui était de 1 heure 20 minutes, est aujourd'hui passée à 1 heure 55 minutes. Une solution pourrait consister à prévoir un arrêt du train à grande vitesse allemand, l'IC3, à Louvain. L'homologation avait été reportée au mois de septembre 2004. A-t-elle été accordée entre temps ?

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La SNCB a aménagé des parkings à vélos gardés à Anvers-Central, à Anvers-Berchem, à Malines, à Gand-Saint-Pierre, à Bruges, à Courtrai et à Louvain. L'exploitant externe a fait faillite au mois d'octobre. Des discussions ont été entamées avec un nouvel exploitant. La réouverture sera annoncée au moyen d'un maximum de canaux. Il n'est pas aisé de trouver un nouvel exploitant étant donné qu'un rendement élevé ne peut être escompté.

L'homologation de l'IC3 devrait pouvoir être finalisée d'ici à la prochaine modification des horaires. A partir de ce moment-là, la Deutsche Bahn prévoit trois trains par jour, qui ne s'arrêteront toutefois pas à Louvain. Un arrêt est prévu à Liège et à Bruxelles. Nous n'avons pas voix au chapitre en ce qui concerne ces horaires, dans la mesure où la Deutsche Bahn exploite une ligne commerciale.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Il est important de communiquer cette date aux voyageurs dans les plus brefs délais. Quand la modification des horaires prendra-t-elle effet ?

05.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le 12 décembre. A partir de cette date, les chemins de fer allemands pourront rouler à grande vitesse sur cette ligne et décider eux-mêmes des gares d'arrêt. Ils débattent également avec les Français de la question de prévoir ou non un arrêt à Liège. Ils sont occupés à grignoter une partie du marché du Thalys au profit de l'IC3. Il s'agit de discussions commerciales entre la France et l'Allemagne.

05.05 Carl Devlies (CD&V): Si c'est exact, je demanderai le rétablissement de l'ancienne ligne

enkel zo in Leuven? Hoe wil de NMBS de dienstverlening herstellen en vanaf wanneer? Zal de NMBS hierover communiceren?

Er zijn slechte treinverbindingen tussen de regio Leuven-Mechelen enerzijds en Limburg en Keulen-Aken anderzijds sedert de afschaffing van de treinverbinding Oostende-Keulen. De reistijd tussen Leuven en Aken is opgelopen van 1 uur 20 minuten tot 1 uur 55 minuten. Als oplossing zou men de Duitse IC3-hogesnelheidslijn in Leuven kunnen laten stoppen. De homologatie werd uitgesteld tot september 2004. Is deze homologatie intussen afgerond?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De NMBS heeft beveiligde fietsstallingen in Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Mechelen, Gent Sint-Pieters, Brugge, Kortrijk en Leuven. De externe exploitant is in oktober 2003 failliet gegaan. De besprekingen met een nieuwe uitbater zijn aangevat. De heropstarting zal via zoveel mogelijk kanalen bekend worden gemaakt. Een nieuwe exploitant vinden is niet zo eenvoudig, want een heel hoog rendement hoeft men niet te verwachten.

Men denkt de homologatie van de IC3 te kunnen regelen tegen de volgende wijziging van de dienstregeling. Vanaf dan plant Deutsche Bahn drie treinen per dag, die echter niet stoppen in Leuven. Er is een stop gepland in Luik en Brussel. Wij hebben geen enkele inspraak in deze uurregeling. Het is Deutsche Bahn dat een commerciële lijn exploiteert.

05.03 Carl Devlies (CD&V): Het is belangrijk dat deze datum zo vlug mogelijk wordt bekendgemaakt aan de reizigers. Wanneer gaat de wijziging van de dienstregeling in?

05.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Vanaf 12 december. De Duitse spoorwegen kunnen vanaf dan met hoge snelheid over de lijn rijden en zij beslissen zelf in welke stations ze willen stoppen. Zij voeren ook met de Fransen een discussie over al dan niet stoppen in Luik. Ze zijn bezig een stukje van de Thalysmarkt weg te nemen ten voordele van IC3. Het is een commerciële discussie tussen Frankrijk en Duitsland.

05.05 Carl Devlies (CD&V): Indien dit juist is, zal ik vragen om de vroegere NMBS-verbinding tussen

SNCB entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle. Car si aucun arrêt n'était prévu à Louvain pour le Thalys et le IC3, les liaisons avec l'Allemagne seraient vraiment exécrables pour une grande région telle que celle de Louvain.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la révision des horaires de la ligne 132 Charleroi-Mariembourg" (n° 3714)

06.01 Olivier Chastel (MR): Le conseil communal de Ham-sur-Heure-Nalinnes s'est inquiété de la diminution des trains sur la ligne 132 Charleroi-Mariembourg et l'absence d'une gare IR sur son territoire. A son estime, la population souffre de la réduction de l'offre de transport en commun – notamment des arrêts omnibus aux heures de pointe – et est contrainte à abandonner le train pour la voiture, ce qui donne des arguments supplémentaires à de nouvelles réductions, voire à une suppression complète de la ligne.

Il est regrettable qu'une commune de 13.000 habitants ne puisse bénéficier d'une gare IR. Le conseil communal plaide donc pour le rétablissement d'un maximum d'arrêts omnibus sur cette ligne, et demande à la SNCB de prévoir une gare IR pour la commune.

Quelles dispositions la SNCB va-t-elle prendre pour rencontrer ses objectifs de mission de service public ?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Je ne suis pas d'accord avec cette demande: si toutes les communes de 13.000 habitants devaient avoir une gare IR, nous devrions doubler ou tripler notre système ferroviaire...

06.03 Olivier Chastel (MR): Mais la commune a une gare et une ligne!

06.04 Johan Vande Lanotte , ministre (en français) : Et c'est déjà mieux que d'autres communes qui n'en ont pas!

Sur cette ligne 132, la SNCB a globalement augmenté l'offre : 50% de trains en plus par jour, 80% de trains kilomètre par jour, mais en choisissant de ne pas s'arrêter partout. La vitesse commerciale a été augmentée pour rendre le

Brussel en Aken te herstellen. Als er geen stopplaats is in Leuven voor de Thalys en de IC3, dan zijn de verbindingen met Duitsland voor een grote regio immers bijzonder slecht.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanpassing van de dienstregeling op lijn 132 Charleroi-Mariembourg" (nr. 3714)

06.01 Olivier Chastel (MR): De gemeenteraad van Ham-sur-Heure-Nalinnes maakt zich zorgen over het verminderde treinaanbod op de lijn 132 Charleroi-Mariembourg en over het feit dat er op het grondgebied van de gemeente geen IR-station is. De gemeenteraad is van oordeel dat de mensen te lijden hebben onder het verminderde openbaar vervoersaanbod – en met name de vermindering van het aantal omnibushaltes op de spitsuren – en genoodzaakt zijn voor de auto te kiezen in plaats van de trein, waardoor er bijkomende argumenten worden aangereikt voor nieuwe inkrimpingen of zelfs voor een volledige afschaffing van de lijn.

Het is jammer dat er in een gemeente van 13.000 inwoners geen IR-station is. De gemeenteraad pleit er derhalve voor de treinen op die lijn opnieuw op zoveel mogelijk plaatsen te laten stoppen en vraagt de NMBS ervoor te zorgen dat er in de gemeente een IR-station komt.

Welke maatregelen zal de NMBS treffen om haar opdracht van openbare dienstverlening waar te maken?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Met dat verzoek ben ik het niet eens: als alle gemeenten met 13.000 inwoners een IR-station zouden willen, zouden wij ons spoorwegnet moeten verdubbelen of verdrievoudigen...

06.03 Olivier Chastel (MR): Maar de gemeente heeft een station en een spoorlijn!

06.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat is al heel wat meer dan andere gemeenten, die helemaal niets hebben!

De NMBS heeft het aanbod op lijn 132 aanzienlijk uitgebreid: 50 procent meer treinen per dag, 80 procent meer treinkilometers per dag, maar met treinen die niet alle stations aandoen. De commerciële snelheid werd opgetrokken om de

service attractif.

Depuis la modification de ce service, il y a eu une augmentation des voyageurs en semaine de 13% sur le tronçon Charleroi-Sud et 9% sur le tronçon Walcourt-Couvin, sans utiliser plus de moyens.

Pour le week-end, il y avait une proposition semblable, refusée par la ministre de l'époque et par le Comité consultatif des usagers. Donc, on a gardé le système d'omnibus. Il en est résulté une diminution du nombre de voyageurs: le samedi, de 13% sur Charleroi-Walcourt et de 10% sur Walcourt-Couvin; le dimanche, de 28% sur Charleroi-Walcourt et de 31% sur Walcourt-Couvin.

Le voyageur a une autre idée du service universel que les communes; il veut avoir un service rapide et concurrentiel. Si on veut plus de voyageurs, garder ce qui existe n'est pas la meilleure chose. La perte était de 30%!

Je devrais plutôt demander à la SNCB de mettre en place des IR le week-end également.

Le service universel, ce n'est pas seulement des mots et des horaires, mais une réponse aux attentes.

06.05 Olivier Chastel (MR): Les chiffres de la SNCB ne montrent pas qu'on a augmenté la vitesse du début à la fin de la ligne, mais en pénalisant les communes entre les deux. Si l'on suit ce raisonnement, seuls les trains reliant Bruxelles et Anvers, et peut-être Ostende, existeront encore !

06.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en français) : Ce n'est pas correct. D'autres communes de 13.000 habitants n'ont jamais été desservies par des trains, mais paient aussi pour ce service.

Le maintien d'un omnibus le week-end a provoqué une baisse de 31% sur la ligne Walcourt-Couvin. C'est énorme ! La commune demande d'assurer ce service alors que les usagers qu'elle défend n'utilisent plus le train.

L'incident est clos.

07 Question de M. Eric Massin au vice-premier

dienst aantrekkelijk te maken.

Sinds de aanpassing van de dienst is het reizigersaantal op weekdays met 13 procent toegenomen op het baanvak Charleroi-Zuid en met 9 procent op het baanvak Walcourt-Couvin, zonder dat daartoe meer middelen moesten worden ingezet.

Een soortgelijk voorstel voor het weekend werd door de toenmalige minister en het Raadgevend Comité van de treingebruikers verworpen. Daar werden de stoptreinen dus behouden. Als gevolg daalde het reizigersaantal: op zaterdag met 13 procent op de lijn Charleroi-Walcourt en met 10 procent op de lijn Walcourt-Couvin ; op zondagen met 28 procent op de lijn Charleroi-Walcourt en met 31 procent op de lijn Walcourt-Couvin.

De reiziger denkt anders over de universele dienstverlening dan de gemeenten; hij wenst een snelle, concurrerende dienstverlening. Als wij het reizigersaantal willen doen toenemen, is een behoudsgezinde visie niet aangewezen. De verliezen bedroegen in totaal 30 procent!

Ik zou de NMBS eerder moeten vragen ook in het weekend IR-treinen in te zetten.

Universele dienstverlening is meer dan woorden en dienstregelingen, maar betekent ook dat men de verwachtingen moet inlossen.

06.05 Olivier Chastel (MR): Uit de cijfers van de NMBS blijkt niet dat men de snelheid van het begin tot het einde van de lijn heeft opgedreven. Men heeft de snelheid enkel opgedreven ten nadele van de gemeenten die op die lijn gelegen zijn. Als men die redenering volgt, zullen enkel de treinen die Brussel en Antwerpen en misschien Oostende met elkaar verbinden nog blijven bestaan!

06.06 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Dat klopt niet. Er zijn nog andere gemeenten met 13.000 inwoners waar er nooit een treinverbinding is geweest, maar die ook voor die dienst betalen.

Het behoud van een omnibustrein tijdens het weekend heeft op de lijn Walcourt-Couvin tot een daling van het aantal reizigers met 31% geleid. Dat is enorm! De gemeente vraagt die dienst te verzekeren terwijl de door haar verdedigde gebruikers de trein de rug hebben toegekeerd.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'entretien de locomotives de la SNCB à la gare de Charleroi Rail" (n° 3793)

07.01 Eric Massin (PS) : Depuis 15 ans, une douzaine de locomotives électriques de type 12 circulent sur notre réseau et le réseau français, pour le transport frontalier de marchandises. La principale liaison dans ce domaine est la ligne Charleroi - Erquelinnes en direction d'Aulnoye.

Vu les investissements prévus pour la modernisation de cette ligne, et pour la gare de Charleroi Rail, ne serait-il pas opportun de concentrer l'entretien de ces locomotives, qui se fait aujourd'hui à Merelbeke, dans cette dernière gare, qui dispose de l'infrastructure nécessaire et à partir de laquelle se font la plupart des roulements?

Outre cet entretien des locomotives de type 12, ne serait-il pas intéressant que les locomotives de la nouvelle série de type 13 puissent aussi être entretenues à la gare de Charleroi Rail ?

Quelle est votre position et celle de la SNCB à cet égard ?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Voici la position de la SNCB. Les locomotives de type 12 ont été achetées en 1986. Elles n'assurent que le remorquage des trains de marchandises entre la Belgique et la France sur les lignes Gand-Zeehaven-Lille-Fréthun et Charleroi-Aulnoye.

Il y a 12 locomotives de ce type, ce qui est peu comparé à d'autres. Il est donc primordial que l'entretien s'effectue dans un même atelier (à Charleroi ou à Merelbeke).

La réorganisation des ateliers sera difficile pour la SNCB. Elle n'est pas prévue dans le plan de restructuration pour les deux prochaines années car le dossier est très sensible.

07.03 Eric Massin (PS): Il ne faudrait pas que la restructuration des ateliers de maintenance se fasse au détriment de celui de Charleroi qui est performant.

L'incident est clos.

08 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het onderhoud van NMBS-locomotieven in het station Charleroi Rail" (nr. 3793)

07.01 Eric Massin (PS): Op het Belgische en Franse spoorwegnet worden een twaalfstal elektrische locomotieven Type 12 al vijftien jaar lang voor het grensoverschrijdende goederenvervoer ingezet. De voornaamste verbinding voor dit soort vervoer is de lijn Charleroi – Erquelinnes in de richting van Aulnoye.

Voor de modernisering van die lijn en het station Charleroi Rail zijn investeringen gepland. Ware het dan ook niet gepast het onderhoud van de locomotieven, dat vandaag in Merelbeke gebeurt, naar het station Charleroi Rail over te hevelen? Het beschikt namelijk over de nodige infrastructuur en de meeste verplaatsingen gebeuren van daaruit.

Ware het ook niet interessant om, naast de locomotieven Type 12, ook de nieuwe locomotieven Type 13 in het station Charleroi Rail te onderhouden?

Wat is uw standpunt en dat van de NMBS hierover?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ziehier het standpunt van de NMBS. De locomotieven van het type 12 werden in 1986 aangekocht. Zij worden enkel gebruikt voor het trekken van goederentreinen tussen België en Frankrijk op de lijnen Gent Zeehaven-Rijsel-Fréthun en Charleroi-Aulnoye.

Er zijn 12 locomotieven van dat type, wat weinig is in vergelijking met de overige types. Het is dus van essentieel belang dat het onderhoud in eenzelfde werkplaats wordt verricht (Charleroi of Merelbeke).

De reorganisatie van de werkplaatsen wordt een moeilijke zaak voor de NMBS. Zij is niet opgenomen in het herstructureringsplan voor de komende twee jaar omdat het een zeer gevoelig dossier betreft.

07.03 Eric Massin (PS): De herstructurering van de onderhoudswerkplaatsen mag niet ten koste gaan van de werkplaats van Charleroi, waar efficiënt wordt gewerkt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

publiques sur "l'aménagement de la gare de Charleroi Rail" (n° 3794)

08.01 Eric Massin (PS): Concernant l'investissement financier prévu pour l'adaptation de la gare de Charleroi Rail (GCR) et l'affectation supplémentaire de personnel durant la phase d'entretien des rames RER, vous avez répondu à une de mes questions en juillet que ce serait au constructeur de définir ses besoins et à la SNCB de décider en fonction des offres, fin septembre.

Quels sont les résultats de l'examen par la direction de la SNCB de l'avant-projet de modification du tracé des voies et de plate-forme multifonctionnelle établi par les responsables de l'atelier? Une décision est-elle intervenue?

Quel est le planning de réalisation de l'aménagement de la GCR pour l'entretien des rames RER?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): La remise des offres a été, à la demande des soumissionnaires, reportée au 30 novembre 2004. L'examen de l'avant-projet a donc été reporté.

08.03 Eric Massin (PS): Je resterai attentif à ce que tout soit prêt pour le moment où il faudra entretenir le matériel RER.

L'incident est clos.

09 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la signalétique dans et aux abords des gares" (n° 3824)

09.01 Olivier Chastel (MR): Le comité consultatif des usagers a mené une étude relative à la signalétique dans et aux abords des gares pour améliorer l'accueil des voyageurs. La SNCB reconnaît le bien-fondé des améliorations proposées. Pourrait-elle nous communiquer son plan pluriannuel de mise en œuvre des travaux?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en français): Des études sont en cours dans 70 gares et points d'arrêt. La rénovation est un point faible de la SNCB.

Utiliser la gare pour d'autres activités est devenu absolument nécessaire.

Overheidsbedrijven over "de verbouwing van het station Charleroi Rail" (nr. 3794)

08.01 Eric Massin (PS): Wat de investering voor de aanpassing van het station Charleroi Rail (GCR) en het aanwerven van bijkomend personeel voor het onderhoud van de GEN-treinstellen betreft, antwoordde u op een van de vragen die ik u in juli stelde, dat de constructeur zijn behoeften moest formuleren en dat de NMBS eind september op grond van de prijsoffertes een beslissing zou nemen.

De NMBS onderzoekt intussen het voorontwerp dat ertoe strekt het spoortracé te wijzigen en een multifunctioneel platform aan te leggen, dat door de leiding van de werkplaats in Charleroi werd opgesteld. Wat zijn de resultaten daarvan? Werd al een beslissing genomen?

Wat is de planning voor de aanpassing van het station Charleroi Rail met het oog op het onderhoud van de GEN-treinstellen?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De indiening van de offertes werd, op vraag van de inschrijvers, uitgesteld tot 30 november 2004. Het onderzoek van het voorontwerp werd om die reden eveneens uitgesteld.

08.03 Eric Massin (PS): Ik zal erop toezien dat alles in gereedheid is tegen wanneer het GEN-materieel moet worden onderhouden.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "duidelijke informatie voor de reiziger in en rond de stations" (nr. 3824)

09.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de Gebruikers heeft een studie uitgevoerd over duidelijke informatie in en rond de stations teneinde het onthaal van de reizigers te verbeteren. De NMBS erkent de wenselijkheid van de voorgestelde verbeteringen. Zou zij ons haar meerjarenplan voor de uitvoering van de werken kunnen meedelen?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): In 70 stations en stopplaatsen worden momenteel studies verricht. Modernisering laat bij de NMBS nogal eens te wensen over.

De stations gebruiken voor andere activiteiten is absoluut noodzakelijk geworden.

L'incident est clos.

10 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'amélioration des infrastructures d'accueil en gare de Farciennes" (n° 3825)

10.01 Olivier Chastel (MR) : Le comité consultatif des usagers de la SNCB a relevé les points positifs et les faiblesses de la gare de Farciennes. Il suggère d'apposer le logo de la SNCB et le nom de la gare au niveau des accès aux quais, de rehausser ceux-ci, d'installer des abris pour les usagers, d'éclairer le couloir sous la voie, etc.

Quelles suites seront-elles réservées à cet avis ?

10.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*) : Des améliorations sont prévues pour 2005 comme le placement d'un abri vitré par quai. Mais la police et l'entretien du couloir sous la voie relèvent de la compétence communale, en vertu de la convention signée le 28 juin 1967 entre la SNCB et la commune.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- Mme Liesbeth Van der Auwera au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution par La Poste des journaux au Limbourg" (n° 3844)
- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'efficacité du système Georoute concernant la distribution des journaux" (n° 3891)

11.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V) : Dans le Limbourg, quelque 66.000 foyers sont abonnés au quotidien *Het Belang van Limburg*. Pour la distribution des journaux, le groupe Concentra Media fait exclusivement appel à La Poste, où 600 emplois sont ainsi assurés. A la suite de l'instauration du système Georoute et des nouvelles mesures, de nombreux abonnés ne reçoivent leur journal qu'entre 10h et 14h30, ce qui les pousse à résilier leur abonnement. Les difficultés se concentrent près de Bree et Genk.

Le ministre ne craint-il pas que Concentra Media soit contraint de confier la distribution à une entreprise privée, ce qui entraînera une perte d'emplois à La Poste ? Quelle solution le ministre

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verbetering van de onthaalinfrastructuur in het station van Farciennes" (nr. 3825)

10.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS heeft de plus- en minpunten van het station te Farciennes in kaart gebracht. Het doet een aantal aanbevelingen, waaronder het aanbrengen van het NMBS-logo en de naam van het station aan de toegang tot de perrons, het verhogen van de perrons, het bouwen van schuilhuisjes voor de reizigers, het verlichten van de tunnel onder de sporen, enz.

Welk gevolg zal aan dit advies gegeven worden?

10.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): In 2005 zullen er verbeteringswerken uitgevoerd worden. Zo komt er op elk perron een glazen schuilhuis. Maar de conventie die de gemeente en de NMBS op 28 juni 1967 hebben ondertekent bepaalt dat het politietoezicht en het onderhoud van de tunnel onder de sporen een gemeentelijke bevoegdheid zijn.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de krantenbedeling in Limburg door De Post" (nr. 3844)
- de heer Bert Schoofs aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de efficiëntie van het Georoute-systeem inzake de krantenbedeling" (nr. 3891)

11.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Ongeveer 66.000 gezinnen in Limburg zijn geabonneerd op *Het Belang van Limburg*. Concentra Media doet voor de bedeling uitsluitend beroep op De Post, waardoor 600 jobs worden verzekerd. Door de invoering van Georoute en de nieuwe maatregelen krijgen vele abonnees hun krant pas tussen 10.00 en 14.30 uur, waardoor zij hun abonnement opzeggen. De problemen concentreren zich rond Bree en Genk.

Vreest de minister niet dat Concentra Media de bedeling zal moeten uitbesteden aan een privaat bedrijf, zodat er personeelsverlies zal zijn bij De Post? Welke oplossing heeft de minister voor dit

envisage-t-il ? Ne pourrait-on pas adapter les normes de distribution de La Poste ?

11.02 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): J'ai déjà posé une question concernant l'application de Georoute à Hasselt. Prend-on en compte le fait que 80 pour cent des journaux doivent être distribués avant 7h ? Est-on conscient de la nécessité de réserver aux quotidiens un traitement différent de celui du simple courrier ? La distribution des journaux a sérieusement régressé dans plusieurs communes du Limbourg. Le ministre a-t-il reçu des plaintes émanant d'autres régions ?

11.03 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais) : La convention conclue entre La Poste et les éditeurs prévoit que 82 pour cent des journaux doivent être distribués avant 7h30. Le reste peut l'être avant 9 h ou 14 h et Géoroute repose sur ces chiffres. Les éditeurs refusent de payer davantage pour assurer la distribution de tous les journaux avant 7h30.

Belgique Diffusion s'est en grande partie retirée de la distribution des journaux qui ne lui rapportait pas assez. Si tous les journaux livrés par La Poste doivent arriver avant 7h30, l'État et La Poste peuvent supporter une partie du coût à condition que les éditeurs fassent également un effort.

La distribution des journaux ne rapporte rien. La Poste s'en tient pour l'instant à la convention qui a été signée avec les éditeurs.

11.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Concentra Media serait disposé à payer davantage mais il était satisfait du système en vigueur avant l'instauration de Géoroute. Ne peut-on retenir comme norme la distribution de 95 pour cent des journaux avant 8 h ?

11.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La Poste applique actuellement la convention qui a été signée avec les éditeurs.

Par le passé, La Poste a fait des efforts que son contrat n'exigeait pas de sa part et c'est pour cela qu'elle enregistre un déficit.

11.06 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Je trouve regrettable que le ministre dénigre Concentra Media, alors que c'est le seul éditeur qui fait encore appel à La Poste.

probleem gevonden? Kan men de bedelingsnormen van De Post niet aanpassen?

11.02 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Ik heb al een vraag gesteld over de toepassing van Georoute in Hasselt. Houdt men er rekening mee dat 80 procent van de kranten voor 7.00 uur moet worden bedeed? Beseft men dat men kranten niet kan behandelen als gewone brieven? De bedeling van kranten is er sterk op achteruit gegaan in verschillende Limburgse gemeenten. Heeft de minister ook klachten ontvangen uit andere regio's?

11.03 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De overeenkomst tussen De Post en de uitgevers bepaalt dat 82 procent van de kranten voor 7.30 uur moet worden bezorgd. De rest kan worden bezorgd voor 9.00 of 14.00 uur, en Georoute is op die cijfers gebaseerd. Uitgevers willen niet meer betalen om te verzekeren dat 100 procent van de kranten voor 7.30 uur worden bezorgd.

De Belgische Distributiedienst heeft zich grotendeels teruggetrokken uit de krantenbedeling omdat de prijs ervoor te laag is. Als alle kranten die via De Post worden bedeed, voor 7.30 uur moeten toekomen, kunnen de staat en De Post in de kostprijs bijspringen op voorwaarde dat ook de uitgevers een inspanning doen.

Er wordt geen geld verdiend aan de krantenbedeling. De Post houdt zich momenteel aan de conventie die werd ondertekend met de uitgevers.

11.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Concentra Media zou bereid zijn meer te betalen, maar men was tevreden met het systeem dat bestond voor de invoering van Georoute. Kan men een bedeling van 95 procent voor 8.00 uur niet als norm hanteren?

11.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De Post leeft op dit moment het contract na dat met de uitgevers werd ondertekend.

Vroeger deed De Post inspanningen die men volgens het contract niet hoefde te doen. De Post lijdt verlies omdat men meer inspanningen deed dan deze waarvoor men werd betaald.

11.06 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Ik vind het jammer dat de minister tegen de zaak van Concentra Media praat, terwijl dit de enige uitgever is die nog een beroep doet op De Post.

11.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Plus de 80% de la distribution de journaux se fait par La Poste parce que les entreprises privées ne veulent plus s'en charger. L'accord conclu entre La Poste et Concentra Media se fonde sur des moyennes qui n'ont pas été déterminées par province.

11.08 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Le Limbourg semble être une piètre province en ce qui concerne la distribution des journaux et le transport ferroviaire.

11.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Si les éditeurs consentaient un effort supplémentaire, le problème serait résolu à la satisfaction générale.

11.10 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): En quoi consiste précisément l'accord conclu avec Concentra ? En tout cas, il est clair que le système Géoroute comporte des imperfections qui se révèlent aujourd'hui. Il est dommage que le journal le plus populaire du Limbourg en pâtisse. Toute perte d'un abonné est une perte de trop.

11.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le Limbourg n'est absolument pas en tête de la liste des provinces à problèmes, si cela peut être une consolation. Je reconnais que le nouveau système pose des problèmes et je tente, en collaboration avec toutes les parties concernées, de trouver une solution. Dans le cadre d'une situation budgétaire difficile, il n'est pas évident de dégager plus de moyens.

L'incident est clos.

12 Question de M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les résultats des études socio-économiques relatives au projet Eurocap-Rail" (n° 3851)

12.01 François Bellot (MR): Il semble que la SNCB et la Commission européenne aient toutes deux commandé une étude relative à la création éventuelle d'une ligne à grande vitesse entre Assesse et Libramont.

Le rapport de l'étude commandée par la SNCB serait actuellement à l'examen des services de l'entreprise publique.

Pouvez-vous nous faire part des conclusions de cette étude ainsi que des intentions du conseil d'administration de la SNCB relativement aux investissements à réaliser sur la ligne Eurocap

11.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Meer dan 80 procent van de krantenbedeling wordt door De Post gedaan omdat de private maatschappijen dit niet meer willen doen. De afspraak tussen De Post en Concentra Media houdt gemiddelden in die niet per provincie werden bepaald.

11.08 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Limburg blijkt een slechte provincie te zijn inzake krantenbedeling en treinvervoer.

11.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Als de uitgevers een extra inspanning doen, wordt het probleem naar ieders tevredenheid opgelost.

11.10 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Wat houdt de overeenkomst met Concentra precies in? Het is in elk geval duidelijk dat Georoute onvolkomenheden bevat die nu aan de oppervlakte komen. Het is jammer dat de populairste krant van Limburg daar de dupe van is. Elke verloren abonnee is er een te veel.

11.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Limburg staat helemaal niet boven aan de lijst van probleemprovincies, als dat een troost is. Ik erken de problemen met het nieuwe systeem en ik zoek samen met alle betrokkenen naar een oplossing. In een budgettair moeilijke situatie ligt het niet voor de hand om meer geld vrij te maken.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de resultaten van de sociaal-economische studies inzake het project Eurocap-Rail" (nr. 3851)

12.01 François Bellot (MR): De NMBS en de Europese Commissie blijken allebei een onderzoek te hebben besteld naar de eventuele aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Assesse en Libramont.

Het verslag van het door de NMBS bestelde onderzoek zou momenteel door de diensten van het overheidsbedrijf worden bestudeerd.

Kunt u ons de conclusies van dit onderzoek meedelen evenals de bedoelingen van de raad van bestuur van de NMBS betreffende de toekomstige

Rail ? Où en sont les négociations menées avec le gouvernement luxembourgeois dans le cadre d'un cofinancement des travaux ?

Enfin, quelle est la planification des travaux à réaliser sur la ligne 162 Namur-Arlon-Luxembourg ?

investeringen op de lijn Eurocap Rail? Hoe ver staat het met de onderhandelingen met de Luxemburgse regering over cofinanciering van de werken?

Volgens welk tijdsschema zullen de werkzaamheden aan de lijn 162 Namen-Aarlen-Luxembourg verlopen?

12.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Plusieurs aménagements sont prévus sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Premièrement, des travaux de modernisation et le maintien du réseau actuel visent à réduire le temps de parcours des trains. Ce projet est en bonne voie et constitue un gain de temps de 15 à 20 minutes. Ces travaux seront financés grâce aux techniques de préfinancement telles que proposées par le gouvernement fédéral. Une concertation est actuellement en cours et les travaux devraient débuter en 2005.

Deuxièmement et s'agissant d'Eurocap Rail, les études qui ont été effectuées ainsi que leurs résultats financiers diffèrent quelque peu ; mon collègue luxembourgeois et moi-même attendons le rapport d'une nouvelle étude, qui devrait nous parvenir au début de 2005. S'agissant de cette étude, les résultats sont moins convaincants dans la mesure où le gain de temps serait de 15 à 20 minutes tandis que le coût du voyage serait élevé. Ces travaux nécessiteraient un financement alternatif entre l'Union européenne, le Luxembourg et la Belgique. En outre, le coût de ces travaux s'élèverait à deux milliards d'euros. Dans un tel contexte, mon collègue luxembourgeois et moi-même avons demandé des rapports financiers plus précis.

12.03 François Bellot (MR): Il ressort de certains éléments que la modernisation de la ligne 161-162 Bruxelles-Luxembourg telle que prévue par la SNCB s'élèverait à 1,245 milliard d'euros et engendrerait un gain de temps de 41 minutes.

Le coût du projet Eurocap Rail serait de deux milliards d'euros pour un gain de cinquante minutes et un taux de rentabilité estimé à 7,7%.

12.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Je doute des chiffres que vous avancez. Et n'oubliez pas que le TGV reliera Paris et Strasbourg d'ici quelques années. L'hypothèse d'une ligne Bruxelles-Paris-Strasbourg est plus probable que celle d'une liaison Bruxelles-

12.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Aan de lijn Brussel-Luxembourg is heel wat aanpassingswerk gepland.

Ten eerste zijn de moderniserings- en onderhoudswerken aan het huidige netwerk bedoeld om de rijtijd van de treinen te verkorten. Dit project zit op het goede spoor en houdt een tijdswinst van 15 tot 20 minuten in. Deze werkzaamheden worden gefinancierd met de prefinancieringstechnieken die de federale regering heeft voorgesteld. Momenteel wordt hierover overleg gepleegd en de werkzaamheden zouden in 2005 van start moeten gaan.

Ten tweede lopen de uitgevoerde onderzoeken over Eurocap Rail evenals hun financiële resultaten enigszins uiteen; mijn Luxemburgse collega en ikzelf wachten de resultaten van een nieuw onderzoek af, waarvan we begin 2005 het verslag moeten krijgen. De resultaten van dit onderzoek zijn minder rooskleurig. De tijdswinst bedraagt weliswaar 15 tot 20 minuten, maar de reiskosten zouden de hoogte in gaan. Voor die werkzaamheden zou een alternatieve financiering tussen de Europese Unie, Luxemburg en België nodig zijn. Bovendien zouden die werkzaamheden twee miljard euro kosten. In die context hebben mijn Luxemburgse collega en ikzelf nauwkeurigere financiële rapporten gevraagd.

12.03 François Bellot (MR): Uit bepaalde elementen blijkt dat de modernisering van de lijn 161-162 Brussel-Luxembourg volgens de NMBS 1,245 miljard euro zou kosten en een tijdswinst van maar liefst 41 minuten met zich zou brengen.

Het project Eurocap-Rail zou twee miljard euro kosten voor een tijdswinst van vijftig minuten en een geschatte rendabiliteit van 7,7 percent.

12.04 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Ik heb zo mijn twijfels over de cijfers die u citeert. U mag ook niet vergeten dat over enkele jaren de HST Parijs met Straatsburg zal verbinden. Een lijn van Brussel naar Straatsburg via Parijs maakt dus meer kans dan de verbinding Brussel-Luxemburg-

Luxembourg-Strasbourg.

12.05 François Bellot (MR): La ligne Paris-Strasbourg représenterait un coût de 2,9 milliards d'euros et un taux de rentabilité de 2 %.

12.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Personne ne veut financer un tel projet.

12.07 François Bellot (MR): Les services d'étude de la Communauté européenne et ceux de la SNCB ne s'accordent pas sur ce point.

12.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les chiffres que vous avancez sont erronés. Globalement, le montant de deux milliards d'euros est exact mais il représente le montant total d'investissements pour trois années ! Cela étant dit, les résultats avancés par la Commission européenne sont discutables. Mon collègue luxembourgeois émet les mêmes réserves à l'égard des chiffres avancés. Dès lors, nous attendons le nouveau rapport financier, qui nous sera communiqué début 2005.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jo Vandeurzen au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'arbitrage concernant le Rhin de fer" (n° 3738)

13.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Quand la Cour d'arbitrage de La Haye se prononcera-t-elle sur le Rhin de fer ? Est-il exact que la procédure d'arbitrage a déjà été ratifiée par le Parlement en Belgique mais pas aux Pays-Bas ? Les autorités belges demanderont-elles instamment une ratification rapide ?

13.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Nous avons accepté, tout comme le gouvernement néerlandais, la convention d'arbitrage qui a été élaborée. Le groupe CDA fait opposition au Parlement néerlandais en raison des problèmes liés au TGV Nord. Cette liaison aurait dû générer d'importants moyens financiers, mais il s'avère maintenant que ce n'est pas le cas. J'ai déjà insisté pour que la ratification intervienne rapidement et j'ai aussi souligné que nous ne pouvions accéder aux demandes du CDA. Aux Pays-Bas, les problèmes liés au TGV Nord sont un sujet délicat, qui alimente de grands débats. Mon collègue néerlandais et moi-même nous sommes déjà réunis à plusieurs reprises mais la solution ne va pas de soi.

Straatsburg.

12.05 François Belot (MR): De lijn Parijs-Straatsburg zou 2,9 miljard euro kosten en een rendabiliteit van 2 percent hebben.

12.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): Niemand wil een dergelijk project financieren.

12.07 François Bellot (MR): De studiediensten van de Europese Gemeenschap en van de NMBS verschillen hierover van mening.

12.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Frans*): U citeert onjuiste cijfers. Algemeen gesproken klopt het bedrag van twee miljard euro maar dan gaat het wel over alle investeringen gespreid over drie jaar! De resultaten die de Europese Commissie voorlegt zijn voor kritiek vatbaar. Ook mijn Luxemburgse ambtsgenoot heeft zo zijn twijfels over deze cijfers. We wachten bijgevolg op het nieuwe financiële verslag dat we begin 2005 zullen ontvangen.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jo Vandeurzen aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de arbitrage over de IJzeren Rijn" (nr. 3738)

13.01 Jo Vandeurzen (CD&V): Wanneer zal het Arbitragehof in Den Haag een uitspraak doen over de IJzeren Rijn? Is het juist dat de arbitrageprocedure wel al in België door het Parlement werd geratificeerd, maar nog niet in Nederland? Zal de Belgische overheid op een snelle ratificatie aandringen?

13.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Wij hebben de gemaakte arbitrageovereenkomst aanvaard, net als de Nederlandse regering. De CDA-fractie ligt door de problemen met de HST-noord echter dwars in het Nederlandse parlement. Deze verbinding had heel wat financiële middelen moeten opleveren en nu blijkt dat niet het geval te zijn. Ik heb al aangedrongen op een snelle ratificatie en erop gewezen dat wij de vragen van CDA niet kunnen inwilligen. De problemen met de HST-noord zijn een heikel thema in Nederland, dat tot grote discussies leidt. Ik heb hierover al vergaderd met mijn Nederlandse collega, maar een oplossing ligt niet voor de hand.

La commission d'arbitrage pourra se prononcer dès après la ratification.

13.03 Jo Vandeurzen (CD&V): La Cour d'arbitrage ne se prononcera-t-elle qu'après la ratification ?

13.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): C'est exact. La Cour d'arbitrage est prête à rendre un avis mais elle attend la ratification.

13.05 Jo Vandeurzen (CD&V): Le ministre peut-il continuer à insister pour que la ratification intervienne rapidement ?

13.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Nous sous-estimons les problèmes liés au TGV Nord.

L'incident est clos.

14 Questions jointes de:

- M. Ludo Van Campenhout au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la reprise, la gestion et la vente de terrains de la SNCB" (n° 3899)
- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la vente de propriétés de la SNCB" (n° 4025)

14.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Le Conseil des ministres a décidé de reprendre à la SNCB un certain nombre de terrains stratégiques dans le cadre de la restructuration et du réaménagement de la dette de la société. De quels terrains s'agit-il ? A combien estime-t-on leur valeur ? Quelles valeurs ces terrains devraient-ils avoir une fois qu'ils auront reçu leur nouvelle affectation ? Quelle est la répartition des terrains entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ? Quel ministre fédéral sera compétent pour la gestion de ces terrains ? A-t-on l'intention d'aliéner ces terrains ? Selon quelle procédure ?

Ces terrains sont souvent déjà grevés par des accords de coopération avec les autorités locales ou la Région flamande. Les autorités locales pourront-elles encore jouer activement un rôle pour ces terrains, tant sur le plan de leur valorisation que de leur encadrement urbanistique ? Que fera le gouvernement fédéral des recettes et plus-values réalisées ? Seront-elles réinvesties proportionnellement ?

Na de ratificatie kan de arbitragecommissie onmiddellijk een uitspraak doen.

13.03 Jo Vandeurzen (CD&V): Zal het Arbitragehof pas een uitspraak doen na de ratificatie?

13.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Inderdaad. Het Arbitragehof is klaar om een uitspraak te doen, maar wacht op de ratificatie.

13.05 Jo Vandeurzen (CD&V): Kan de minister blijven aandringen op een snelle ratificatie?

13.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Wij onderschatten de problemen met de HST-noord.

Het incident is gesloten.

14 Samengevoegde vragen van:

- de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugname, het beheer en de verkoop van NMBS- gronden" (nr. 3899)
- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de verkoop van NMBS-eigendommen" (nr. 4025)

14.01 Ludo Van Campenhout (VLD): De Ministerraad heeft beslist om een aantal strategische gronden terug te nemen van de NMBS in het kader van de herstructurering en de schuldherschikking van de maatschappij. Over welke gronden gaat het? Wat is de geschatte waarde van die gronden? Welke waarden moeten de gronden krijgen nadat ze een nieuwe ruimtelijke bestemming hebben gekregen? Hoe zijn de gronden verdeeld over het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Wie zal federaal bevoegd zijn om de gronden te beheren? Is het de bedoeling die gronden te vervreemden? Volgens welke procedure zal dat gebeuren?

Die gronden zijn vaak al bezwaard door samenwerkingsakkoorden met lokale overheden of het Vlaamse Gewest. Zullen de lokale overheden voor die gronden nog een actieve rol kunnen spelen, zowel op het vlak van de valorisatie als op dat van de stedenbouwkundige omkadering? Wat zal de federale regering doen met de opbrengsten en gerealiseerde meerwaarden? Zullen zij

verhoudingsgewijs worden geherinvesteerd?

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me joins aux propos de M. Van Campenhout. De combien de terrains situés aux abords des gares s'agit-il ? Leur vente ne va-t-elle pas gêner le mouvement des trains étant donné qu'ils pourront recevoir n'importe quelle affectation ? Dans les années nonante, la SNCB a déjà été chargée de vendre des propriétés pour financer le TGV-FIN. Quelle part du patrimoine a-t-on vendue à l'époque ? Pourquoi l'Etat croit-il pouvoir mieux faire que la SNCB dans les années nonante ?

14.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Certaines propriétés appartiennent à la SNCB depuis une cinquantaine ou une centaine d'années. La société cherche à les valoriser petit à petit mais sans grand succès.

La SNCB n'est d'ailleurs pas une société immobilière, elle doit se concentrer sur le transport de personnes et de marchandises. Aussi, nous reprendrons en même temps que la dette de 7,4 milliards d'euros des biens qui ne sont pas importants pour l'exploitation et que la société n'a pas encore pu vendre.

Les terrains seront cédés par le biais de Sobima. Les autorités régionales et locales doivent collaborer à cet effet. Le but est de céder les terrains aux Régions et aux communes à des prix conformes au marché, afin qu'elles puissent les développer à leur tour. Si l'opération génère à terme une plus-value, j'estime que nous avons droit à une petite partie de celle-ci.

La SNCB prépare un dossier concernant toutes les parcelles et leurs limitations. Il faut bien sûr tenir compte des accords déjà conclus et des processus existants.

Ce faisant, la responsabilité de chacun sera clarifiée: la SNCB est responsable du transport, les autorités se chargent de la rénovation et du développement urbains. Les Régions et les communes ont ainsi la possibilité de garder le contrôle du développement de leur région, ce qui est positif.

J'ai déjà eu des contacts avec le bourgmestre d'Anvers, la Société de participation flamande et M. Picqué. Ils s'intéressent à des terrains inexploités depuis près de vingt ans. La SNCB a des dettes et elle doit s'efforcer maintenant de résoudre ce problème.

14.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik sluit me aan bij de heer Van Campenhout. Over hoeveel stationsomgevingen gaat het? Zal de verkoop het treingebruik niet hinderen, aangezien die gronden allerlei bestemmingen kunnen krijgen? In de jaren negentig kreeg de NMBS al de opdracht om eigendommen te verkopen om de HST-FIN te financieren. Hoeveel van het patrimonium werd toen verkocht? Waarom denkt de overheid het beter te kunnen doen dan de NMBS in de jaren negentig?

14.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Sommige eigendommen zijn al vijftig tot honderd jaar in het bezit van de NMBS. De maatschappij probeert die beetje bij beetje te valoriseren, maar een groot succes is dat niet.

De NMBS is trouwens geen onroerendgoedmaatschappij, maar moet zich toeleggen op het transporteren van goederen en mensen. Op het moment dat we 7,4 miljard euro aan schuld overnemen, zullen we daarom ook goederen overnemen die niet belangrijk zijn voor de uitbating en die nog niet verkocht konden worden door de maatschappij.

We zullen de gronden overdragen via Sobima. De regionale en lokale overheden moeten daarvoor samenwerken. Het is de bedoeling de gronden over te dragen aan de Gewesten en gemeenten en dit tegen marktconforme prijzen, zodat zij de gronden op hun beurt kunnen ontwikkelen. Als dit op termijn een meerwaarde oplevert, meen ik dat wij recht hebben op een deeltje daarvan.

De NMBS werkt aan een dossier van alle percelen en hun beperkingen. Natuurlijk moeten we rekening houden met reeds gemaakte afspraken en processen.

Door dit alles zal ieders verantwoordelijkheid duidelijker worden: de NMBS is verantwoordelijk voor het transport, de overheden zijn verantwoordelijk voor stadsontwikkeling en – vernieuwing. De Gewesten en gemeenten krijgen zo de mogelijkheid de ontwikkeling van hun regio zelf in de hand te houden, wat positief is.

Ik heb al contact gehad met de Antwerpse burgemeester, de Participatiemaatschappij Vlaanderen en de heer Picqué. Zij zijn geïnteresseerd in terreinen die daar al twintig jaar liggen. De NMBS heeft schulden en moet proberen daar nu iets aan te doen.

14.04 Ludo Van Campenhout (VLD): J'aurais aimé connaître aussi la répartition entre les Régions wallonne, flamande et bruxelloise. Le ministre pourrait-il me fournir un aperçu détaillé ?

14.04 Ludo Van Campenhout (VLD): Ik had graag nog geweten hoe de verdeling is tussen het Waals, het Vlaams en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Krijg ik een gedetailleerd overzicht?

14.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : C'est à Bruxelles que la valeur est la plus élevée. Environ la moitié de la superficie se trouve en Flandre et un peu moins de la moitié en Wallonie. Je veux bien vous communiquer les chiffres mais je préfère ne pas divulguer l'estimation. Ce ne serait pas judicieux du point de vue commercial car les négociations sur la vente ne sont pas encore terminées.

14.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De waarde is het grootst in Brussel. Ongeveer de helft van de oppervlakte ligt in Vlaanderen, iets minder dan de helft in Wallonië. Ik wil wel de aantallen geven, maar maak de waardering liefst niet openbaar. Dat zou commercieel niet verstandig zijn: we moeten over de verkoop nog onderhandelen.

14.06 Ludo Van Campenhout (VLD): La seule chose que je voudrais savoir, c'est la superficie exacte de ces terrains. Ainsi, j'aurai une idée de ce que chaque Région apporte au gouvernement fédéral et je pourrai vérifier si cet apport est conforme aux critères utilisés pour la répartition des investissements ferroviaires entre les Régions.

14.06 Ludo Van Campenhout (VLD): Ik zou alleen willen weten hoe groot de gronden precies zijn, zodat ik een idee heb wat elk Gewest inbrengt bij de federale regering en ik kan nagaan of dat in verhouding is met de criteria die worden gehanteerd bij de verdeling van de spoorinvesteringen over de Gewesten.

14.07 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*) : Il n'est pas conforme. L'apport de Bruxelles est trop important. Au demeurant, il ne s'agit pas en l'occurrence de propriétés des Régions mais de la SNCB.

14.07 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dat is niet in verhouding. Dan brengt Brussel te veel in. Het gaat hier trouwens niet om eigendommen van de Gewesten, maar van de NMBS.

14.08 Ludo Van Campenhout (VLD): Les investissements dans le budget de la SNCB sont réalisés en fonction de clés de répartition strictes. J'aimerais donc savoir de combien de mètres carrés il s'agit ; la valeur, je la calculerai bien moi-même.

14.08 Ludo Van Campenhout (VLD): De investeringen in de begroting van de NMBS gebeuren volgens strikte sleutels. Ik wil dus weten om hoeveel vierkante meters het gaat, de waarde bereken ik zelf wel.

Le fait que les Communes et les Régions puissent assumer activement la responsabilité de la promotion foncière est un point positif. Mais comment la financeront-elles ? Les ventes de certains terrains en sont déjà à un stade très avancé. Est-il bien opportun de transférer encore ces terrains à une commune ou à une Région avant de les mettre en vente ?

Het is positief dat Gemeenten en Gewesten actief zullen kunnen instaan voor de ontwikkeling. Maar hoe zullen zij dit financieren? De verkoopprocessen van sommige gronden zijn al ver gevorderd. Is het opportuun die gronden nu eerst nog aan een gemeente of Gewest over te dragen alvorens ze op de markt te brengen?

14.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Ce ne sont pas les communes, mais les Régions qui auront les premières la possibilité de les acquérir.

14.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Niet de gemeenten krijgen de eerste koopkans, maar de Gewesten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Président: Jos Ansoms.

Voorzitter: Jos Ansoms

15 Question de Mme Inga Verhaert au vice-premier ministre et ministre du Budget et des

15 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en

Entreprises publiques sur "la ligne 11 de la SNCB" (n° 3887)

15.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Le 30 septembre 2004, le train intercity Amsterdam-Vlissingen est entré en collision à proximité de Roosendaal avec une locomotive belge. La ligne 12 a été fermée au trafic toute la soirée et la nuit. Cet incident apporte une nouvelle fois la preuve du fait que le prolongement de la ligne 11 existante d'Anvers vers Bergen-op-Zoom est absolument nécessaire, surtout pour le trafic marchandises.

Qu'en est-il de ce dossier?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je ne puis pas encore vous communiquer de calendrier précis dans ce dossier. Pour l'heure, seul un accord technique entre les deux pays existe. Je sais simplement que la ligne 11 continuera à traverser Roosendaal et que cette liaison deviendra très importante.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la régionalisation du fonds des amendes routières" (n° 3499)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la perception immédiate des amendes" (n° 3710)
- Mme Josée Lejeune au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3876)
- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle loi sur la sécurité routière" (n° 3877)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière" (n° 3964)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "le budget des zones de police pour l'année 2005 et les recettes du fonds des amendes" (n° 3965)

16.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La ministre flamande Van Brempt plaide à présent pour une régionalisation du fonds des amendes routières. Elle se rallie ainsi à la position du Vlaams Blok qui estime que ce fonds entraîne en fait un transfert supplémentaire vers la Wallonie. Même si le forum communautaire ne me dit rien qui vaille, j'espère que cette question y sera néanmoins abordée. Ce qui a été possible pour Francorchamps et la loi sur les armes doit pouvoir l'être aussi pour le fonds des amendes routières.

Overheidsbedrijven over "lijn 11 van de NMBS" (nr. 3887)

15.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Op 30 september 2004 reed de intercity Amsterdam-Vlissingen net buiten Roosendaal in op een Belgische locomotief, waardoor lijn 12 een hele avond en nacht werd opgeschort. Dit bewijst eens te meer dat de doortrekking van de bestaande lijn 11 van Antwerpen naar Bergen-op-Zoom absoluut noodzakelijk is, vooral voor het goederenverkeer.

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

15.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik kan nog geen concrete planning of timing geven in dit dossier. Er bestaat voorlopig enkel een technisch akkoord tussen de twee landen. Ik weet enkel dat lijn 11 door Roosendaal zal blijven lopen en dat het een zeer belangrijke verbinding zal worden.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de regionalisering van het verkeersboetefonds" (nr. 3499)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de onmiddellijke inning van geldboetes" (nr. 3710)
- mevrouw Josée Lejeune aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3876)
- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe verkeerswet" (nr. 3877)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de nieuwe verkeerswet" (nr. 3964)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de begroting van de politiezones voor het jaar 2005 en de inkomsten van het boetefonds" (nr. 3965)

16.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Vlaams minister Van Brempt pleit nu voor een regionalisering van het verkeersboetefonds. Daarmee sluit zij aan bij het standpunt van het Vlaams Blok dat dit fonds een bijkomende transfer naar Wallonië betekent. Hoewel ik niet veel vertrouwen heb in het communautair Forum, hoop ik dat dit punt er aan bod zal komen. Wat kon voor Francorchamps en de wapenwet, moet toch ook kunnen voor het verkeersboetefonds? Wat is het standpunt van de minister hierover? Is er al een

Quelle est la position du ministre dans ce domaine? agenda bekend van het Forum?
 Connaît-on déjà l'ordre du jour du forum?

16.02 Josée Lejeune (MR) : Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière, je voudrais revenir sur le bonus attribué à chaque zone de police en fonction de l'argent collecté. Ne craignez-vous pas que la rentabilité exerce une pression sur le verbalisant et des attitudes discriminatoires ? De quels moyens de contrôle disposez-vous ? Comment prouver qu'il n'y a pas eu excès ? Envisagez-vous de modifier le mécanisme ?

16.02 Josée Lejeune (MR): Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe verkeersveiligheidswet wil ik opnieuw een vraag stellen over de restitutie die wordt toegekend aan alle politiezones in functie van de opbrengst van de boetes. Vreest u niet dat de zucht naar rendabiliteit de verbalisant onder druk zal zetten en aanleiding zal geven tot een discriminerende houding? Over welke controlemiddelen beschikt u? Hoe zal men kunnen bewijzen dat geen sprake was van machtsoverschrijding? Is u van plan het mechanisme bij te sturen?

16.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Sur le fond, je me trouve sur la même longueur d'ondes que ma collègue de parti, Mme Van Brempt. Notre parti estime en effet que la réglementation en matière de roulage doit être régionalisée. La question du fonds des amendes routières est liée à cette régionalisation. Le Forum fonctionne avec un ordre du jour ouvert. Un seul point de l'ordre du jour est clairement défini, mais ce point n'a rien à voir avec la législation en matière de roulage.

16.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Inhoudelijk zit ik op dezelfde golflengte als mijn partijgenote Van Brempt. Het standpunt van onze partij is namelijk dat het verkeersrecht geregionaliseerd moet worden. Het verkeersboetefonds is daaraan gekoppeld. Het Forum werkt met een open agenda. Slechts één agendapunt staat vast, maar dat punt heeft niets met het verkeersrecht te maken.

(En français) Madame Lejeune, il y a une prémisse qui n'est pas correcte dans votre question quand vous parlez de bonus. La clef de répartition du fonds dit de la sécurité routière est fixée comme suit: 54% sont répartis en cinq groupes en fonction du cadre organique policier, 37% sont répartis sur la base de l'évolution du nombre de morts et de blessés graves et 9% sont répartis en fonction du kilométrage de voiries.

(Frans): Mevrouw Lejeune, een van de premissen in uw vraag over de restitutie klopt niet. De verdeelsleutel van het zogenaamde verkeersveiligheidsfonds is als volgt vastgelegd: 54 % wordt verdeeld over vijf groepen in functie van het organieke politiekader, 37 % wordt verdeeld volgens de evolutie van het aantal doden en zwaargewonden en 9 % wordt verdeeld volgens het aantal kilometer wegen.

Chaque zone reçoit le montant prévu, à condition d'avoir un accord sur la politique de sécurité routière. Il n'y a donc pas de lien entre le fait de rédiger des procès-verbaux et le fait qu'un certain montant soit reçu dans la zone.

Elke zone krijgt het vooropgestelde bedrag op voorwaarde dat er een overeenkomst over het verkeersveiligheidsbeleid werd gesloten. Er is dus geen verband tussen het feit dat er processen-verbaal worden opgesteld en het feit dat de zone een bepaald bedrag ontvangt.

16.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'argument de l'agenda ouvert est souvent avancé à des fins dilatoires. Le Fonds des amendes routières peut apporter une contribution essentielle à la sécurité routière en Flandre. C'est pourquoi j'espère que ce point sera examiné dans les plus brefs délais.

16.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het werken met een open agenda is dikwijls het alibi om zaken op de lange baan te schuiven. Het verkeersboetefonds kan een wezenlijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Ik hoop dan ook dat dit punt zo vlug mogelijk besproken zal worden.

16.05 Josée Lejeune (MR) : Un juge a refusé parce qu'il se demandait si la loi était constitutionnelle. Des recours ont été introduits à la Cour d'arbitrage. Quel est votre sentiment ?

16.05 Josée Lejeune (MR): Een rechter heeft geweigerd een zaak te behandelen omdat hij zich afvroeg of de wet wel grondwettelijk is. Er werden beroepen ingediend bij het Arbitragehof. Graag uw

mening hierover.

16.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): La Cour d'arbitrage est saisie. Nous attendrons ses conclusions. Je répète que le bonus n'est pas calculé en fonction de l'argent collecté.

16.07 Josée Lejeune (MR) : Depuis le 1^{er} août, la loi sur le permis de conduire a été modifiée. La proposition d'un permis provisoire suivi d'un permis définitif est-elle toujours d'actualité ?

Le recours obligé aux auto-écoles sera-t-il restreint ? Envisagez-vous de rencontrer les professionnels du milieu ? Avez-vous déjà pris des contacts avec les usagers ?

16.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Je souhaite examiner la matière de la sécurité routière en concertation avec les Régions. Le comité interministériel de la sécurité routière est composé des ministres des gouvernements fédéral et régionaux.

L'évaluation de la loi sur la sécurité routière se fera au sein d'un forum de concertation, la Commission fédérale commune. Le premier comité de sécurité se tiendra la semaine prochaine. J'y rencontrerai les organisations pour établir un agenda ainsi qu'une manière de travailler.

Concernant la réforme du permis de conduire, j'ai affiché ma préférence pour le permis de conduire par étapes ou à points. Je veux ouvrir une discussion avec les jeunes et rendre un accord possible avec les assureurs.

Quant aux auto-écoles, je mettrai tout en œuvre pour diminuer le coût d'accès à ce droit individuel qu'est la capacité de se déplacer dans notre société.

16.09 Josée Lejeune (MR): Avez-vous prévu une rencontre avec les représentants des auto-écoles ?

16.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Je suis entré en contact avec un nombre important d'associations ainsi qu'avec la fédération des auto-écoles. La fédération a cependant introduit un recours devant le Conseil d'État contre l'arrêté royal, ce qui ne constitue pas une bonne base pour parler ouvertement.

16.11 Josée Lejeune (MR): Je comprends tout à fait votre volonté de réduire les coûts pour les

16.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De zaak is voorgelegd aan het Arbitragehof. We wachten op zijn uitspraak. Ik herhaal dat de restitutie niet berekend wordt op grond van de geïnde boetes.

16.07 Josée Lejeune (MR): Sinds 1 augustus werd de wet op het rijbewijs gewijzigd. Is het voorstel dat voorziet in de uitreiking van een voorlopig rijbewijs en nadien van een definitief rijbewijs nog altijd actueel?

Zal het verplicht volgen van rijlessen bij een autorijschool worden beperkt? Overweegt u de vertegenwoordigers van die beroepssector te ontmoeten? Heeft u al contact opgenomen met de gebruikers?

16.08 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik wil de kwestie van de verkeersveiligheid in overleg met de Gewesten onderzoeken. Het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid is samengesteld uit ministers van de federale regering en de gewestregeringen.

De wet op de verkeersveiligheid zal worden geëvalueerd in een overlegforum, de gemeenschappelijke federale commissie. Het eerste veiligheidscomité zal volgende week plaatsvinden. Ik zal er de betrokken organisaties ontmoeten teneinde een agenda en een werkmethode af te spreken.

Wat de hervorming van het rijbewijs betreft, heb ik mijn voorkeur aangegeven voor een rijbewijs in stappen of een rijbewijs met punten. Ik wil een discussie aangaan met de jongeren en een akkoord met de verzekeraars mogelijk maken.

Wat de autorijscholen betreft, zal ik alles in het werk stellen om de kosten voor de toegang tot het individueel recht om zich in onze maatschappij te kunnen verplaatsen, te verlagen.

16.09 Josée Lejeune (MR): Zal u de vertegenwoordigers van de autorijscholen ontmoeten?

16.10 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik heb contact opgenomen met een groot aantal verenigingen en met de federatie van autorijscholen. De federatie heeft echter beroep ingesteld bij de Raad van State tegen het koninklijk besluit, wat geen goed uitgangspunt is om vrijuit van gedachten te kunnen wisselen.

16.11 Josée Lejeune (MR): Ik heb er alle begrip voor dat u de kosten voor de jongeren wil

jeunes.

verminderen.

16.12 Jos Ansoms (CD&V): Je regrette que le ministre n'ait pas participé aux travaux de la commission au moment de l'élaboration de la loi. A l'époque, nos amendements tendant à répartir les recettes du fonds des amendes routières en fonction des efforts des zones de police et à instaurer un permis par étapes ont été rejetés.

16.12 Jos Ansoms (CD&V): Ik betreur dat de minister geen deel uitmaakte van de commissie bij de totstandkoming van de wet. Onze amendementen om de opbrengsten van het verkeersboetefonds te verdelen volgens de inspanningen van de politiezones en over een rijbewijs in stappen werden toen weggestemd.

Le projet de texte du Premier ministre du 21 septembre, portant sur l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière, diffère fondamentalement du texte final de la semaine dernière. Quid de la possible révision des super-amendes ? Va-t-on les réduire ? Une large consultation sera organisée en matière d'évaluation. Recevrons-nous les textes en cas de modification éventuelle de la loi ?

De ontwerptekst van de eerste minister van 21 september over de evaluatie van de verkeerswet verschilt fundamenteel van de uiteindelijke tekst van vorige week. Wat gebeurt er met de mogelijke herziening van de superboetes? Zullen die worden verlaagd? Inzake evaluatie zal er een ruime consultatie plaatsvinden. Zullen wij de teksten krijgen bij een eventuele wijziging van de wet?

16.13 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le texte du mois d'octobre est celui qui a été adopté. Le gouvernement estime que l'on ne peut procéder à une évaluation sérieuse que si on n'anticipe pas les résultats de l'évaluation. L'évaluation portera notamment sur l'organisation des sanctions. Le texte ne permet pas de déduire qu'aucune modification ne sera opérée concernant les amendes. Nous souhaitons d'abord réaliser un inventaire pour identifier les modifications nécessaires. Il se peut que nous devions tenir davantage compte des récidives ou qu'un débat sur l'instauration d'un permis de conduire à point s'impose.

16.13 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De tekst van oktober is de goedgekeurde tekst. De regering vindt dat men pas ernstig kan evalueren als men niet vooruitloopt op de resultaten van die evaluatie. Bij de evaluatie zal men onder meer kijken naar een ordening van de sancties. Uit de tekst kan men niet afleiden dat er geen verandering zal komen inzake boetes. We richten de evaluatie op de effectmeting die we hebben versneld. We willen dit eerst in kaart brengen om noodzakelijke wijzigingen op te sporen. Het kan zijn dat we meer rekening moeten houden met herhaling of dat een debat over een rijbewijs met punten zich opdringt.

L'évaluation ne sera pas bonne si elle n'est pas réalisée en toute ouverture à l'égard du Parlement européen. Tous les documents lui seront communiqués. Je souhaite que le rapport soit analysé ici.

De evaluatie is niet goed als er geen openheid is met het Parlement. Dat zal alle documenten krijgen. Ik wil het rapport hier zeker bespreken.

16.14 Jos Ansoms (CD&V): Les libéraux voulaient une réduction des amendes, mais le sp.a s'y est opposé. D'où l'évaluation générale.

16.14 Jos Ansoms (CD&V): De liberalen wilden de boetes naar beneden, maar sp.a verzette zich hiertegen. Daarom kwam er een algemene evaluatie.

16.15 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Les jeux politiques ne sont pas l'essentiel.

16.15 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De hoofdzaak is niet het partijpolitieke getrouwtrek.

16.16 Jos Ansoms (CD&V): On ne saurait attribuer purement et simplement la diminution du nombre de victimes de la route à la hausse du montant des amendes. Il faut un débat politique et des choix devront être opérés en ce qui concerne les super-amendes.

16.16 Jos Ansoms (CD&V): Men kan de daling van de verkeersslachtoffers niet zomaar klakkeloos toeschrijven aan de hoogte van de boetes. Er is een politiek debat nodig en men zal keuzes moeten maken omtrent die hoge boetes.

16.17 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*):

16.17 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik

Je suis surtout intéressé par la mise en œuvre de la loi et par la politique au niveau de la police et du parquet. On pourrait rapidement tomber dans les mêmes travers que pour la loi sur la drogue. On a voulu régler un trop grand nombre de situations dans la loi, alors qu'il aurait fallu le faire par une application plus attentive de la législation.

16.18 Jos Ansoms (CD&V): Je souscris à votre point de vue.

La création du Fonds des amendes routières a été opérée tardivement, ce qui a eu pour conséquence que les zones de police ont éprouvé des difficultés à introduire leur dossier pour 2004. Les conditions d'affectation sont tellement strictes à l'heure actuelle que l'on cherche souvent des postes permettant de dépenser ces moyens. Quel montant les zones de police peuvent-elles inscrire au budget 2005 pour les recettes du Fonds des amendes routières ?

16.19 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je suis conscient que l'élaboration du budget des zones de police pose problème. Ce n'est toutefois qu'à la fin du mois de janvier que le ministre des Finances pourra nous faire savoir, dans le détail, de quels moyens précis dispose le Fonds et comment ceux-ci peuvent être répartis. J'ai demandé instamment que les règles d'octroi de ces moyens soient appliquées avec souplesse et discernement. Ces règles seront également réexaminées le plus rapidement possible dans un souci d'application pratique et d'équité.

16.20 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre ne voudrait-il pas adresser aux communes une circulaire leur confirmant qu'en 2005, elles devront réserver au minimum le même montant qu'en 2004 ? Car le premier ministre a réaffirmé que les clés de répartition ne changeraient pas l'année prochaine tandis que l'augmentation sensible du nombre de contrôles aura pour effet une augmentation des recettes.

16.21 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je me concerterai à ce sujet avec le ministre de l'Intérieur.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la mesure relative aux vêtements de sécurité pour les motocyclistes" (n° 3540)

17.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le

ben vooral geïnteresseerd in de aanwending van de wet en het beleid van politie en parket. Men zou vlug kunnen vervallen in de moeilijkheden die er waren met de drugswet. Toen wilde men te veel situaties regelen in de wet, terwijl men die beter kon regelen met een beter handhavingsbeleid.

16.18 Jos Ansoms (CD&V): Ik ben het hiermee eens.

De oprichting van het verkeersboetefonds is laattijdig tot stand gekomen. Hierdoor hebben de politiezones met moeite een dossier kunnen indienen voor 2004. De voorwaarden voor besteding zijn nu zo strikt dat men dikwijls zoekt naar mogelijkheden om het geld op te maken. Wat mogen de politiezones inschrijven in de begroting 2005 voor de inkomsten van het verkeersboetefonds?

16.19 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik besef dat er een probleem is bij de opstelling van de begroting in de politiezones. Maar de minister van Financiën zal pas einde januari gedetailleerd bekendmaken wat er juist in het boetefonds zit en hoe deze middelen verdeeld kunnen worden. Ik heb er persoonlijk op aangedrongen dat de regels voor de toekenning van de middelen soepel en met begrip zullen worden toegepast. De regels zullen ook zo snel mogelijk herbekeken worden met het oog op hun praktische toepasbaarheid en billijkheid.

16.20 Jos Ansoms (CD&V): Wil de minister de gemeenten geen rondzendbrief bezorgen die bevestigt dat zij voor 2005 minimaal hetzelfde bedrag mogen inschrijven als voor 2004? De premier bevestigde immers dat de verdeelsleutels volgend jaar niet zouden veranderen en tegelijk zal een groter aantal controles ook meer geld in het laatje brengen.

16.21 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik zal hierover overleggen met de minister van Binnenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de maatregel inzake de veiligheidskledij voor motorrijders" (nr. 3540)

17.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Minister

ministre Reynders avait annoncé par le biais d'une circulaire que le coût des vêtements pour motocyclistes ne serait plus déductible. Cette circulaire aurait cependant été ultérieurement retirée. L'utilisation de la moto peut contribuer à résoudre le problème des embouteillages et les vêtements de protection sont absolument nécessaires dans le cadre de la sécurité routière.

Une concertation a-t-elle été organisée dans ce cadre avec le cabinet du ministre Landuyt? Celui-ci ne doit-il pas être tenu au courant de toutes les mesures ayant une incidence sur la sécurité routière? Ne conviendrait-il pas d'organiser également une concertation quant à la déductibilité fiscale du casque et d'autres équipements de sécurité pour les cyclistes?

17.02 Renaat Landuyt (en néerlandais): Il ne faut pas se concerter à propos de tout. La confiance dans les collègues et dans les fonctionnaires n'est pas un vain mot. Mais je consulterai M. Reynders à propos de ce dossier.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3552)

18.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Lors d'une récente émission de *Telefacts*, on a pu voir un journaliste monter sans problème à bord d'un avion américain en passe de décoller à Zaventem avec une bombe dans son bagage à main. Trois mois plus tôt, il avait réussi à se faire engager par une société de gardiennage muni de faux papiers. Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour combler cette lacune structurelle des équipements de sécurité de notre aéroport national? A-t-il déjà fait procéder à un audit? Le 9 septembre, le ministre a aussi organisé une concertation dans le cadre du comité de sécurité pour la navigation aérienne. S'agira-t-il d'une concertation structurelle?

18.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le comité national de sécurité pour la navigation aérienne s'est effectivement réuni le 9 septembre en présence de mon cabinet. A cette occasion, il a discuté des actes commis par ce journaliste et des règles de sécurité dans les différentes sociétés de gardiennage, son but étant de répertorier le plus vite possible les lacunes de notre équipement de sécurité. Je ne puis faire d'autres commentaires au sujet de ce dossier.

Reynders partagea via une circulaire avec moi que les coûts pour l'équipement de motocyclistes ne seraient plus déductibles, mais plus tard cette lettre est devenue publique. Néanmoins, l'utilisation d'une moto est une possible solution pour le problème de congestion et l'équipement de protection est absolument nécessaire pour la sécurité routière.

Is er ter zake overleg geweest met het kabinet van minister Landuyt? Moet die niet op de hoogte worden gehouden van elke maatregel met een weerslag op de verkeersveiligheid? Is er ook geen overleg nodig over de fiscale aftrekbaarheid van de fietshelm en van ander veiligheidsmateriaal voor de fietser?

17.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Niet alles moet overlegd worden, er is ook nog zoiets als vertrouwen in ambtenaren en collega's. Maar ik zal met minister Reynders overleggen over deze kwestie.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid op de luchthaven van Zaventem" (nr. 3552)

18.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In een recente uitzending van *Telefacts* smokkelde een journalist probleemloos een bom aan boord van een Amerikaans vliegtuig op de luchthaven van Zaventem. Hij was drie maanden voordien op basis van vervalste papieren aangenomen door een veiligheidsfirma. Welke maatregelen heeft de minister getroffen tegen deze structurele lacune in de beveiliging van de luchthaven? Is er al een doorlichting gebeurd? De minister heeft ook op 9 september een NAVECO-overleg georganiseerd. Zal dit een structureel overleg worden?

18.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het Nationaal Veiligheidscomité voor de Burgerluchtvaart heeft inderdaad vergaderd op 9 september in aanwezigheid van mijn kabinet. Hier werden de daden van de individuele journalist besproken en de veiligheidsregels van de verschillende veiligheidsfirma's. De bedoeling is om zo snel mogelijk de lacunes in de beveiliging in kaart te brengen. Verder kan ik voorlopig geen commentaar kwijt over deze kwestie.

18.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous espérons que la situation dans ce domaine s'améliorera rapidement.

L'incident est clos.

Président: Guido De Padt.

19 Questions jointes de

- M. Filip Anthuenis au ministre de la Mobilité sur "la problématique de la signalisation des zones 30 et la sécurité juridique ainsi que l'information aux villes et aux communes y afférentes" (n° 3639)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion à propos de la réglementation relative aux zones 30" (n° 3988)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "la confusion entourant la réglementation des zones 30" (n° 4004)

19.01 Filip Anthuenis (VLD): Avant l'été, j'avais attiré l'attention du ministre de l'époque, M. Anciaux, sur le fait que le panneau de signalisation F4a, indiquant le début d'une zone 30, ne peut pas être complété par d'autres panneaux placés en-dessous de celui-ci. Un tel dispositif serait pourtant utile à proximité des écoles. Le ministre avait précisé que ma solution n'était pas praticable. La seule solution pour les zones 30 temporaires demeurerait donc la signalisation variable, dont coût 5000 euros par panneau. Une proposition de loi tendant à autoriser les panneaux supplémentaires a à présent été déposée et le nouveau ministre y est favorable. J'apprécie cette initiative mais qu'en est-il des communes qui ont déjà investi dans une signalisation variable ou qui ont tenu compte d'un tel poste dans leur budget? Ne conviendrait-il pas de diffuser une circulaire en la matière?

19.02 Jos Ansoms (CD&V): Le souci de se profiler qu'avaient les deux ministres précédents a fait qu'il existe aujourd'hui deux zones 30 : la zone ordinaire et la zone située à proximité d'une école. La zone 30 près d'un établissement scolaire peut être permanente ou temporaire. Ne constitue-t-elle qu'une application particulière de la zone 30 ordinaire ou s'agit-il d'une zone 30 distincte ? La réponse à cette question est très importante car, dans le premier cas, l'accès à la zone 30 située à proximité d'un établissement scolaire doit être signalée par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux, conformément à l'arrêté ministériel relatif à la zone 30 (ordinaire). Si les communes souhaitent étendre la zone 30 spécifique près des écoles aux zones adjacentes, le nouvel ensemble devient-il une zone 30 ordinaire ou une vaste zone

18.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Wij hopen dat de situatie snel zal verbeteren.

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Guido De Padt.

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Filip Anthuenis aan de minister van Mobiliteit over "de problematiek van de signalisatie van de Zone 30 en de daaraan gekoppelde rechtszekerheid en informatie aan de steden en gemeenten" (nr. 3639)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 3988)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring over de zone 30-reglementering" (nr. 4004)

19.01 Filip Anthuenis (VLD): Voor de zomer wees ik toenmalig minister Anciaux op het feit dat het verkeersbord F4a, dat het begin van een zone-30 aanduidt, niet mag worden aangevuld met onderborden, hoewel dit in een schoolomgeving nuttig zou zijn. De minister noemde mijn voorstel ondoenbaar. De enige oplossing voor tijdelijke zones-30 bleef dus de zeer dure variabele signalisatie aan 5.000 euro per bord. Nu echter is er een wetsvoorstel waarbij onderborden wel worden toegelaten en de nieuwe minister is daar een voorstander van. Ik juich dat zeker toe, maar wat nu met de gemeenten die reeds geïnvesteerd hebben in de variabele signalisatie of hiermee rekening houden in hun begroting? Is hier een rondzendbrief niet op zijn plaats?

19.02 Jos Ansoms (CD&V): De profileringsdrang van de twee vorige ministers heeft ervoor gezorgd dat er twee soorten zones-30 bestaan, de gewone zone-30 en de zone-30 in de schoolomgeving. Bovendien kan een zone-30 in de schoolomgeving permanent of tijdelijk zijn. Is een zone-30 in de schoolomgeving slechts een bijzondere toepassing van de gewone zone-30, of gaat het om een aparte zone-30? Het antwoord hierop is belangrijk, want in het eerste geval moet de toegang tot de zone-30 in de schoolomgeving ook herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid en de inrichting of door één van beide, zoals bepaald in het MB betreffende de (gewone) zone-30. Indien gemeenten de specifieke zone-30 in de schoolomgeving willen uitbreiden naar de aanpalende stukken, wordt het nieuwe geheel dan een gewone zone-30 of een uitgebreide

30 à proximité d'une école ? Je préférerais qu'elle reste une zone 30 mais, s'il est opté pour deux zones 30, il conviendrait d'opérer une distinction entre une zone 30 permanente avec aménagement et une zone 30 temporaire pourvue d'une signalisation. La réglementation actuelle est source de confusion pour les administrations locales et génère l'insécurité juridique. Qu'en pense le ministre ?

19.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Après avoir entendu l'exposé de M. Ansoms, j'hésiterai à devenir à mon tour un ministre «zone 30». Je suis ouvert à toute forme de simplification lorsqu'elle est envisageable et souhaitable. Mais je ne compte pas modifier les règles pour l'instant, à moins qu'une simplification fasse l'objet d'un consensus. Je suis également disposé à entendre les suggestions qui tendraient vers le recours à un mode de signalement de la variabilité moins onéreux mais il n'existe actuellement pas de système pour remplacer les panneaux électriques.

19.04 Filip Anthuenis (VLD): Il est irréaliste de vouloir aménager une zone 30 permanente sur le tracé d'une voirie fort fréquentée. Le ministre lui-même juge préférable de créer dans ce cas une zone 30 temporaire. Le précédent ministre a toutefois décidé par arrêté royal que les environs des écoles seraient tous zone 30 à partir du 1^{er} septembre 2005. Cela signifie que les communes doivent d'ores et déjà en tenir compte dans la confection de leur budget. La création de zones 30 temporaires requiert d'importants investissements.

19.05 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Il est très important, certainement pour les voies de grande fréquentation, de mettre en place une signalisation claire. Je suis disposé à envisager les solutions qui seraient moins onéreuses que les panneaux électroniques mais il n'en existe pas pour l'heure. En tout état de cause, l'objectif – la sécurité de nos enfants – est suffisamment important que pour justifier les investissements.

19.06 Jos Ansoms (CD&V): Nous allons déposer une proposition de loi. En attendant, rien n'empêche le ministre de suspendre par arrêté royal la date d'entrée en vigueur du 1^{er} septembre 2005.

19.07 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Je suis disposé à insérer dans un arrêté ministériel ou dans un arrêté royal la proposition qui serait déposée au Parlement. S'il le souhaite, je puis fournir à M. Ansoms des informations complémentaires.

zone-30 in de schoolomgeving? Ik zou het liever houden bij één zone-30, maar als we dan toch voor twee zones-30 opteren, zou het beter zijn een onderscheid te maken tussen een permanente zone-30 met inrichting en een tijdelijke zone-30 met signalisatie. De huidige regeling zorgt voor verwarring bij de lokale besturen en voor rechtsonzekerheid. Wat is het standpunt van de minister hierover?

19.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Na de uiteenzetting van de heer Ansoms aarzel ik om op mijn beurt een 'zone-30-minister' te worden. Ik sta open voor vereenvoudigingen waar dat kan en aangewezen is. Maar voorlopig ga ik niet aan de regels raken, tenzij er een consensus bestaat over een vereenvoudiging. Ik sta ook open voor suggesties in verband met een goedkopere manier om de variabiliteit aan te duiden, maar voorlopig is er geen goed alternatief voorhanden voor de elektronische borden.

19.04 Filip Anthuenis (VLD): Het is niet realistisch om op drukke doorgangswegen een permanente zone-30 te hebben: de minister zegt zelf dat men in dat geval beter een tijdelijke zone-30 instelt. Maar de vorige minister heeft bij KB opgelegd dat vanaf 1 september 2005 alle schoolomgevingen zone-30 zijn. Dit betekent dat de gemeenten daar bij de opstelling van hun begroting reeds rekening mee moeten houden. De tijdelijke zones-30 vergen overigens zware investeringen.

19.05 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Zeker bij grote doorgangswegen is het belangrijk om duidelijke signalisatie te gebruiken. Ik sta open voor oplossingen die goedkoper zijn dan de elektronische borden, maar voorlopig heb ik er geen. Het doel - de veiligheid van onze kinderen - is in elk geval belangrijk genoeg om een investering te rechtvaardigen.

19.06 Jos Ansoms (CD&V): We zullen een wetsvoorstel indienen. Intussen belet niets te minister om via een MB de ingangsdatum van 1 september 2005 te laten vallen.

19.07 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Als er een voorstel wordt gedaan in het Parlement, ben ik bereid dit over te nemen in een MB of een KB. Ik kan de heer Ansoms desgewenst schriftelijk bijkomende verduidelijkingen verschaffen.

L'incident est clos.

20 Questions jointes de:

- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les personnes handicapées" (n° 3845)
- Mme Greet Van Gool au ministre de la Mobilité sur "les cycles/chaises roulantes" (n° 4036)

20.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): L'arrêté royal du 18 décembre 1992 modifiant le règlement général sur la police de la circulation routière dispose que les remorques de vélo peuvent transporter au maximum deux personnes de moins de huit ans. L'utilisation de remorques de vélo accroît la mobilité des enfants handicapés et peut également être utile pour les enfants handicapés de plus de huit ans. Ceux-ci sont aujourd'hui discriminés par le critère de l'âge. Le ministre précédent a déclaré qu'il n'avait pas d'objection de principe à l'adaptation des normes, mais qu'une proposition en ce sens devait préalablement être soumise pour avis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière. Interrogé ultérieurement sur le dossier, le ministre a répondu qu'à la suite d'une question parlementaire posée par M. Daan Schalck, il était apparu qu'il fallait recueillir l'avis préalable de la direction Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports sur la question des remorques de vélo. Il s'est toutefois avéré par la suite que l'avis de la Commission fédérale pour la Sécurité routière n'a jamais été sollicité et que la question parlementaire mentionnée n'était en rien liée à cette problématique. La réglementation peut-elle à présent être adaptée? Quel service est chargé de ce dossier et quand pouvons-nous escompter des résultats?

20.02 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Je ne suis pas aussi pessimiste que Mme Van der Auwera. L'adaptation de dossiers techniques demande un certain temps.

L'arrêté royal du 18 décembre 2002 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière interdit l'utilisation de cycles/chaises roulantes. Le critère de l'âge et le poids maximum autorisé constituent en effet un problème. Les personnes handicapées disposent pourtant de peu de moyens de transport. Cette interdiction entrave leur intégration.

Le ministre Anciaux n'était pas opposé à une

Het incident is gesloten.

20 Samengevoegde vragen van:

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake fietskarren voor gehandicapten" (nr. 3845)
- mevrouw Greet Van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen" (nr. 4036)

20.01 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Het KB van 18 december 2002 houdende een aantal wijzigingen in het algemeen reglement van het wegverkeer bepaalt dat fietskarren maximum twee personen jonger dan acht jaar mogen vervoeren. Het gebruik van fietskarren verhoogt de mobiliteit van kinderen met een handicap en kan ook zinvol zijn voor kinderen met een handicap die ouder zijn dan acht jaar. Zij worden nu gediscrimineerd door het leeftijdscriterium. De vorige minister verklaarde dat hij in principe geen bezwaar heeft tegen een aanpassing van de normen, maar dat een voorstel in die zin eerst voor advies voorgelegd moest worden aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Toen de minister daarover wat later werd ondervraagd, antwoordde hij dat naar aanleiding van een parlementaire vraag van Daan Schalck de noodzaak was gebleken voorafgaand advies in te winnen bij de directie Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de problematiek van de fietskarren. Naderhand bleek echter dat het advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid nooit gevraagd is en dat de aangehaalde parlementaire vraag helemaal niets met deze problematiek te maken heeft. Kan de regelgeving nu aangepast worden? Bij welke dienst is dit dossier in behandeling en wanneer mogen we resultaten verwachten?

20.02 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Ik ben niet zo pessimistisch als mevrouw Van der Auwera. De wijziging van technische dossiers vergt wat tijd.

Het KB van 18 december 2002 tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer verbiedt het gebruik van rolstoelfietsen. Het leeftijdscriterium en het maximum toegelaten gewicht vormen immers een probleem. Mensen met een handicap hebben nochtans weinig vervoersmogelijkheden. Het verbod doorkruist hun integratie.

Minister Anciaux had er geen bezwaar tegen om de regelgeving aan te passen en kondigde een

adaptation de la réglementation et a annoncé que la question serait étudiée. Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

20.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): En décembre 2003 déjà, Mme Van Gool avait exhorté le ministre Anciaux à chercher une solution. A la suite de sa question, l'administration a été chargée de rédiger un projet d'arrêté royal dont la formulation fait encore l'objet d'une discussion technique. C'est pourquoi j'ai décidé de me saisir du dossier et de rédiger moi-même un texte que je soumettrai la semaine prochaine à la Commission fédérale. La procédure pourra ainsi démarrer.

20.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Je craignais dans un premier temps que cela ne devienne l'un de ces dossiers où l'on n'a pas les moyens de ses ambitions. J'ai entière confiance à présent que le ministre dit vouloir écrire le texte lui-même. Je ne manquerai pas, à l'occasion, de l'exhorter à faire diligence.

20.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je me réjouis de voir que le ministre prend ce dossier à cœur. Peut-il préciser le calendrier ?

20.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): J'hésite encore quant à ce qui constituerait un délai réaliste. Je gagnerai en tout cas du temps en m'adressant dès la semaine prochaine à la Commission fédérale.

L'incident est clos.

21 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la desserte ferroviaire de la Flandre occidentale tard le soir" (n° 3921)

21.01 Nathalie Muylle (CD&V): Les habitants de Flandre occidentale qui souhaitent assister à un événement organisé en dehors des frontières de leur province ne peuvent compter sur les transports en commun. En particulier pour ceux qui habitent à Roulers et à Ypres et sur l'axe Tielt-Dixmude-La Panne, le dernier train au départ de Bruxelles et de Gand part beaucoup trop tôt.

La SNCB est-elle au courant de ce problème ? Est-elle disposée à chercher une solution ? La mise en service d'un train en fin de soirée est-elle envisagée ?

21.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La SNCB est évidemment au courant de la situation. A la veille des négociations relatives au

enquête. Wat is de stand van zaken?

20.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Mevrouw van Gool maande minister Anciaux er in december 2003 al toe aan om een oplossing te zoeken. Na haar vraag kreeg de administratie de opdracht om een ontwerp van KB te maken. Er is echter nog enige technische discussie over de formulering. Daarom trek ik het dossier nu naar mij toe. Ik zal zelf een tekst schrijven. Volgende week leg ik die voor aan de Federale Commissie. Zo kan de procedure worden opgestart.

20.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Ik dacht eerst dat dit dossier er een zou worden van willen maar niet kunnen. Nu de minister zegt de tekst zelf te zullen schrijven, heb ik alle vertrouwen. Ik zal hem nu en dan aanmanen tot spoed.

20.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik ben blij dat de minister het dossier ter harte neemt. Kan hij uitsluitsel geven over de timing?

20.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik aarzel, omdat ik nog niet goed weet wat een realistische termijn is. Ik win alvast tijd door al volgende week bij de Federale Commissie aan te kloppen.

Het incident is gesloten.

21 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de bereikbaarheid van West-Vlaanderen per trein laat op de avond" (nr. 3921)

21.01 Nathalie Muylle (CD&V): West-Vlamingen die 's avonds een activiteit buiten de provinciegrenzen willen bijwonen, kunnen geen beroep doen op het openbaar vervoer. Zeker voor wie in Roeselare en Ieper of op de as Tielt-Diksmuide-De Panne woont, vertrekt de laatste trein uit Brussel en Gent veel te vroeg.

Heeft de NMBS weet van het probleem? Wil ze een oplossing zoeken? Wordt een laatavondtrein overwogen?

21.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De NMBS is uiteraard op de hoogte. Dit is een goed moment om het probleem aan te kaarten, want we

contrat de gestion, le moment est bien choisi pour évoquer ce problème. Je ne manquerai pas de relayer les préoccupations de Mme Muylle lors de ces négociations.

21.03 Nathalie Muylle (CD&V): Je suis convaincue qu'une solution peut être trouvée, une solution qui permettrait du même coup de résoudre partiellement le problème des files. Je rappelle au ministre l'engagement qu'il a souscrit et je continuerai de suivre ce dossier.

21.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Ce n'est pas parce que j'ai souscrit un engagement que des résultats sont garantis.

L'incident est clos.

22 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les temps de conduite et de repos" (n° 3936)

22.01 Guido De Padt (VLD): De nouvelles discussions sur l'harmonisation des temps de conduite et de repos commenceront bientôt à l'échelon européen. La fatigue, chez les chauffeurs de camion, est une cause importante d'accidents graves. Mais une réglementation en la matière ne peut avoir de sens que si elle s'applique à tous les Etats membres étant donné que, par exemple, de très nombreux poids lourds étrangers traversent le territoire belge.

Est-il exact que la nouvelle réglementation n'est pas applicable aux services de courrier et aux services express ? Quelle est la position du gouvernement belge ?

22.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Un règlement européen de 1985 régit actuellement les temps de conduite et de repos dans le secteur des transports routiers. Aucun règlement n'existe pour les camions de moins de 3,5 tonnes.

En 2002, la Commission européenne a déposé une proposition de modification qui est aujourd'hui en deuxième lecture au Parlement européen. Les points de vue du conseil des ministres et du Parlement étant très divergents, une procédure de conciliation sera probablement engagée.

La proposition initiale de la Commission fait uniquement mention du transport de marchandises au-delà de 3,5 tonnes. Pendant la première lecture au Parlement européen, un amendement élargissant le champ d'application aux conducteurs de véhicules des services de courrier et des

staar aan de vooravond van onderhandelingen over de beheersovereenkomst. Ik neem de bezorgdheid van mevrouw Muylle mee naar het overleg.

21.03 Nathalie Muylle (CD&V): Ik ben ervan overtuigd dat er een oplossing uit de bus kan komen. Meteen zou ook een deel van het fileprobleem van de baan zijn. Ik houd de minister aan zijn engagement en blijf de zaak opvolgen.

21.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Mijn engagement garandeert nog geen resultaat.

Het incident is gesloten.

22 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de rij- en rusttijden" (nr. 3936)

22.01 Guido De Padt (VLD): Binnenkort starten opnieuw Europese gesprekken over de harmonisering van rij- en rusttijden. Vermoeidheid bij vrachtwagenchauffeurs is een belangrijke oorzaak van zware verkeersongevallen. De regeling is slechts zinvol als ze geldt voor alle EU-lidstaten. Veel buitenlandse vrachtwagens doorkruisen het Belgische grondgebied.

Klopt het dat de nieuwe regeling niet van toepassing is op koerier- en sneldiensten? Wat is het standpunt van de Belgische regering?

22.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Een Europese verordening uit 1985 regelt momenteel de rij- en rusttijden in het wegvervoer. Er is geen regeling voor vrachtwagens lichter dan 3,5 ton.

In 2002 diende de Europese Commissie een voorstel in tot wijziging, dat nu voor een tweede lezing bij het Europees Parlement ligt. Omdat de standpunten van de Raad van Ministers en het Parlement sterk verschillen, komt er vermoedelijk een conciliatieprocedure.

Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie maakt enkel gewag van goederenvervoer boven de 3,5 ton. Tijdens de eerste lezing in het Europees Parlement werd een amendement ingediend dat het toepassingsgebied uitbreidt tot bestuurders van voertuigen van koerier- en sneldiensten. Het

services express a été déposé. Le comité économique et social était sur la même longueur d'onde.

La Commission avait prévu d'élargir la réglementation aux véhicules utilisés pour les transports internationaux dont la masse maximale autorisée est supérieure à 2,8 tonnes. La réglementation manquait toutefois de précision. Le dernier Conseil européen des ministres du transport s'est finalement rangé à la proposition initiale de la Commission.

Il avait été opté pour la limite des 3,5 tonnes en 1985 parce qu'à l'époque, les services d'expédition et de courrier express en étaient encore à leurs débuts ou étaient régis à l'échelle nationale.

Le gouvernement belge a toujours soutenu le point de vue du Parlement européen, mais nous ne nous opposerons pas forcément aux autres dispositions réglementaires proposées par la Commission, même si nous souhaitons aller plus loin dans ce dossier. Nous faisons partie d'une minorité favorable à l'élargissement du champ d'application des temps de conduite et de repos.

L'incident est clos.

23 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les statistiques des accidents de la route" (n° 3937)

23.01 Guido De Padt (VLD): Les premières statistiques dont nous disposons sur le nombre d'accidents de la circulation traduisent une évolution positive depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Ces statistiques ne portent toutefois que sur six mois. Lors de la présentation des chiffres, le ministre a proposé d'établir un baromètre mensuel actualisé de la circulation, la base de travail actuelle étant constituée de chiffres de 2002.

Comment fera-t-on pour obtenir des statistiques mensuelles plus récentes dans les délais voulus ? Le ministre ne craint-il pas de tirer des conclusions de chiffres semestriels ? Comment conçoit-il pratiquement ce baromètre de la circulation ? Qui sera compétent pour récolter les informations nécessaires ? Des moyens accrus et du personnel supplémentaire seront-ils prévus à cette fin ?

23.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Pour obtenir des chiffres plus rapidement, il faut selon moi s'adresser aux parquets puisqu'ils collectent toutes les données relatives aux

Economisch en Sociaal Comité zat op dezelfde lijn.

De Commissie stelde daarop voor om de regeling uit te breiden tot voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 2,8 ton voor internationale transporten. Deze omschrijving was echter onduidelijk. De laatste Europese Raad van Ministers van Transport schaarde zich uiteindelijk achter het oorspronkelijke voorstel van de Commissie.

In 1985 werd voor een grens van 3,5 ton gekozen omdat koerier- en sneldiensten toen nauwelijks bestonden of nationaal werden geregeld.

De Belgische regering heeft altijd het standpunt verdedigd van het Europees Parlement. Dat wil nog niet zeggen dat wij, omdat we nog verder willen gaan, de rest van de regeling van de Commissie zullen tegenhouden. Wij behoren tot een minderheid die pleit voor uitbreiding van het toepassingsgebied.

Het incident is gesloten.

23 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersongevallenstatistiek" (nr. 3937)

23.01 Guido De Padt (VLD): De eerste statistiek over het aantal verkeersongevallen sedert de nieuwe verkeerswet vertonen een positieve tendens. Het gaat echter maar om halfjaarlijkse cijfers. De minister lanceerde bij de presentatie van de cijfers het voorstel van een maandelijkse verkeersbarometer, want men werkt nog steeds met cijfers van 2002.

Hoe zal men tijdig meer recente maandcijfers bekomen ? Durft de minister conclusies trekken uit de halfjaarlijkse cijfers ? Hoe wil de minister concreet de verkeersbarometer uitwerken ? Wie zal bevoegd zijn om de nodige inlichtingen op te vragen ? Komen er hiervoor extra mensen en middelen ?

23.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Een methode om vlugger aan cijfers te geraken gaat volgens mij via de parketten, omdat alle gegevens over ongevallen daar samenkomen. Zo zal de

accidents. Le baromètre de la circulation complètera ces chiffres tous les mois. Nous allons comparer les chiffres de la période janvier-août 2003 à ceux de la période janvier-août 2004. Les résultats pourront ensuite être affinés par leur mise en parallèle avec les statistiques de la police fédérale sur le nombre de tués et de blessés. Nous interrogeons pour l'instant les zones de police, ce qui nous permet déjà de préciser les chiffres. Nous pourrions encore approfondir la procédure ultérieurement.

Dans le passé, les statistiques n'étaient communiquées qu'après analyse. Nous pouvons désormais sensibiliser le public par le biais de données mensuelles.

Ceci ne requiert pas de personnel supplémentaire. Il s'agit de réunir les personnes chargées de traiter les chiffres. Nous disposerons mi-novembre de nouveaux chiffres couvrant la période allant jusque fin septembre. Ce système fonctionne déjà en France. Toutefois, il convient de rester attentif aux risques et marges d'erreur.

23.03 Guido De Padt (VLD): La manière dont le ministre procède va dans le bon sens. Mais il ne dispose toujours pas d'outils scientifiques au niveau fédéral. L'avenir nous dira si c'est encore utile, à présent que la régionalisation de cette compétence est annoncée.

L'incident est clos.

24 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du Comité consultatif des usagers et du Service de médiation des Chemins de fer" (n° 3953)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Où faudra-t-il situer, après la restructuration de la SNCB, le Comité consultatif des usagers et le service de la médiation? D'après le ministre des Entreprises publiques, il est préférable que ces services demeurent auprès de l'entreprise de transports puisque les plaintes et avis portent en majeure partie sur la prestation de services aux voyageurs nationaux. Je ne suis toutefois pas d'accord avec le ministre : les plaintes ont souvent trait aux infrastructures, à l'accueil dans les gares et à l'avant- ou l'après-transport par la SNCB. En outre, il convient d'étendre ces services au transport international de voyageurs et peut-être même au transport de marchandises. Quelle est la position du ministre?

verkeersbarometer maandelijks de cijfers kunnen aanvullen. We zullen de cijfers voor de periode januari-augustus 2003 vergelijken met die van de periode januari-augustus 2004. Een verfijning van die cijfers is mogelijk via de cijfers van de federale politie over het aantal doden en gewonden op de autowegen. Nu bevragen we de politiezones. Dit zorgt voor een verfijning van de cijfers. Later kunnen we nog verder gaan.

Vroeger werden de cijfers pas vrijgegeven na analyse. Vanaf nu kunnen we het publiek sensibiliseren via maandelijkse cijfers.

Hiervoor is geen bijkomend personeel nodig. Het komt erop aan de mensen die met cijfers bezig zijn, bijeen te brengen. Midden november zullen we beschikken over nieuwe cijfers tot eind september. Dit systeem bestaat reeds in Frankrijk. Toch moeten we waakzaam blijven voor fouten en foutenmarges.

23.03 Guido De Padt (VLD): Het is goed dat de minister op deze wijze te werk gaat. Het is echter nog steeds zo dat de minister federaal niet over wetenschappelijke instrumenten beschikt. De toekomst zal uitwijzen of dit nog zinvol is nu de regionalisering van deze bevoegdheid wordt aangekondigd.

Het incident is gesloten.

24 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en van de Ombudsdienst bij de Spoorwegen" (nr. 3953)

24.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Waar moeten na de herstructurering van de NMBS het Raadgevend Comité van de Gebruikers en de ombudsdienst worden gesitueerd? Volgens de minister van Overheidsbedrijven blijven deze diensten best bij het transportbedrijf omdat de klachten en adviezen veelal te maken hebben met de dienstverlening voor de binnenlandse reizigers. Ik ga daar niet mee akkoord. Dikwijls gaan klachten over de infrastructuur, het onthaal in de stations en het voor- of natransport door de NMBS. Bovendien moeten die diensten worden uitgebreid tot het internationaal reizigersverkeer en misschien zelfs tot het goederenvervoer. Wat is het standpunt van de minister?

24.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le service de médiation sera maintenu auprès de la SNCB dans l'immédiat. A plus long terme, lorsque plusieurs opérateurs seront présents sur le rail, la question d'un service de médiation unique pour le rail pourra se poser. Un service de médiation SNCB fonctionnera pour les activités de la SNCB dans le cadre de ses nouvelles structures. Le service de médiation fédéral prendra le relais pour le rail en général, étant donné que l'administration est chargée du contrôle et de la régie. Il y aura donc un service de médiation pour chaque situation. Le service de médiation n'ira pas à Infrabel, qui s'occupe des infrastructures et n'a pas de contacts avec les usagers.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Des plaintes ou des avis concernant, par exemple, l'infrastructure et la qualité du service dans les gares ne pourraient-elles être également adressées à Infrabel ?

24.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Si le service de médiation est placé au sein du groupe SNCB, il sera intégré dans une structure faitière.

L'incident est clos.

25 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité sur "l'incitation à commettre des excès de vitesse par les concepteurs de l'émission télévisée 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (n° 3963)

25.01 Jos Ansoms (CD&V): Dans le programme de télévision « De slechtste chauffeur van Vlaanderen » (le plus mauvais chauffeur de Flandre), un automobiliste est incité à commettre de très graves excès de vitesse. Or l'article 10, 6, du règlement sur la police de la circulation routière interdit l'incitation à rouler à une vitesse excessive et à l'article 2, 3, de l'arrêté royal sur les infractions graves, cette infraction est rangée dans la catégorie des infractions graves du premier degré.

Ce qui est montré dans ce programme de télévision tombe-t-il sous l'application de l'article 10, 6 ? La police et le parquet doivent-ils agir ? Le ministre juge-t-il moralement acceptable qu'une chaîne de télévision provoque la commission de semblables infractions ? Invitera-t-il VTM à arrêter ce programme ? Ne convient-il pas de rendre punissables d'autres formes de conduite agressive ?

25.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Il ne fait aucun doute qu'il

24.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Op korte termijn wordt de ombudsdienst behouden bij de NMBS. Op langere termijn, wanneer er meerdere spelers zullen zijn op het spoor, kan de vraag worden gesteld naar een unieke ombudsdienst voor het spoor. Voor de werking van de NMBS in haar nieuwe structuren, zal er een NMBS-ombudsdienst bestaan. Voor het spoor in het algemeen zal, gezien de controle en de regie door de administratie gebeuren, de federale ombudsdienst inspringen. Er zal dus voor iedere situatie een ombudsdienst zijn. De ombudsdienst komt niet bij Infrabel, dat belast is met de infrastructuur, omdat daar geen contact is met de klant.

24.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er kunnen bij Infrabel toch ook klachten of adviezen komen omtrent bijvoorbeeld de infrastructuur en de dienstverlening van de stations?

24.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Als de ombudsdienst bij de NMBS-holding wordt ondergebracht, bevindt hij zich bij een koepel.

Het incident is gesloten.

25 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit over "het aanzetten tot overdreven snelheid door de makers van het televisieprogramma 'De slechtste chauffeur van Vlaanderen'" (nr. 3963)

25.01 Jos Ansoms (CD&V): In het televisieprogramma *De slechtste chauffeur van Vlaanderen* wordt een autobestuurder tot zware snelheidsovertredingen aangezet. Artikel 10, 6 van het verkeersreglement verbiedt het aanzetten tot overdreven snelheid en artikel 2, 3 van het KB over de zware overtredingen rangschikt dit onder zware overtredingen van de eerste graad.

Valt dergelijke handelwijze onder artikel 10, 6? Moeten politie en parket optreden? Vindt de minister het moreel aanvaardbaar dat een televisiezender dergelijke overtredingen uitlokt? Zal de minister er bij de VTM op aandringen dit soort praktijken te beëindigen? Moet ook het aanzetten tot andere vormen van agressief rijgedrag worden strafbaar gesteld?

25.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De situatie die in het eerste televisieprogramma wordt

conviendrait de voir si la situation mise en scène dans ce programme de télévision, à savoir l'incitation à rouler à une vitesse excessive, n'est pas en contravention avec l'article 10, 6, du règlement sur la police de la circulation routière. C'est à la ministre de la Justice qu'il appartient de décider si une intervention du parquet est opportune, d'autant qu'elle a un droit d'injonction positive.

Le ministre flamand des médias pourrait se mettre en rapport avec les chaînes de télévision pour les inviter à ne pas montrer à l'écran des infractions car une telle pratique va à contre-courant de tous les efforts fournis en faveur de la sécurité routière. Par bonheur, une autre émission de télévision vise spécifiquement à promouvoir la sécurité routière.

25.03 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre de la Mobilité me semble être la personne la mieux placée pour poser ces questions à la ministre de la Justice et au ministre communautaire compétent.

25.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Je n'y manquerai pas et je vais même faire examiner la possibilité d'élargir le champ d'application de l'article 10, 6.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 18h.09.

opgevoerd, het aanzetten tot overdreven snelheid, moet zeker worden getoetst aan artikel 10, 6 van het verkeersreglement. Of het parket optreedt en de zaak onderzoekt, moet men aan de minister van Justitie vragen. Bovendien heeft zij een injunctierecht.

De Vlaamse minister van Media zou contact kunnen opnemen met de televisiezenders om wetsovertredingen niet op het scherm te brengen. Dit gaat immers in tegen alle inspanningen ten voordele van de verkeersveiligheid. Gelukkig is er echter ook een specifiek programma ter bevordering van die veiligheid.

25.03 Jos Ansoms (CD&V): De minister van Mobiliteit lijkt mij best geplaatst om die vragen aan de minister van Justitie en aan de gemeenschapsminister te stellen.

25.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik zal dat niet nalaten en wil zelfs de uitbreiding van artikel 10, 6 laten onderzoeken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.09 uur.